SKRZYDLATA POLSKA

NR 34 (998) • 23. VIII. 1970 • ROK XXVI/XL • CENA 2 ZŁ

Mjr pil. STANISŁAW BIAŁKOWSKI z 1 pułku lotnictwa myśliwskiego OPK „Warszawa" jest jednym z najbardziej doświadczonych pilotów pułku. Ponad piętnaście lat lata na samolotach odrzutowych, od JAK-23 aż do najszybszych obecnie MIG-21. Zdjęcie: Stanisław Syndoman

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1970

ROK ZAŁOŻENIA: 1930



TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie – 26 zł
Półrocznie – 52 zł
Rocznie – 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 6577 K-95

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI,
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703



ŚWIĘTO LOTNICTWA W SZCZECINIE

W dniach 22–23 sierpnia br. odbędą się w Szczecinie centralne obchody Święta Lotnictwa Polskiego. W sobotę, 22 sierpnia, o godz. 17.00 na szczecińskim Cmentarzu Centralnym odbędzie się uroczysty apel poległych; o godz. 19.00 – centralna akademia w Zamku Książąt Pomorskich. W części artystycznej akademii wystąpi Zespół Estradowy Wojsk Lotniczych „Eskadra". W niedzielę 23 sierpnia, o godz. 11.00 przewidziano pokazy lotnictwa wojskowego i cywilnego. Telewizja Polska nada ze Szczecina w południe godzinną bezpośrednią transmisję z tych pokazów.

Na zdjęciu obok – panorama dzisiejszego, pięknie odbudowanego Szczecina.

Fot.: Leonard Dudley

25 LAT „ŻOŁNIERZA POLSKIEGO"

23 sierpnia, na tegoroczne Święto Lotnictwa, ukazał się numer jubileuszowy z okazji 25-lecia popularnego tygodnika „Żołnierz Polski".

W okresie ćwierćwiecza swego istnienia „Żołnierz Polski" zdobył sobie zasłużone uznanie czytelników wśród społeczeństwa polskiego, a szczególnie młodzieży i ważne miejsce w prasie polskiej. Popularyzuje on na swych łamach współczesność i przeszłość oręża polskiego, krzewi postawy patriotyczne i obywatelskie.

Wiele miejsca poświęca czasopismo problematyce lotnictwa wojskowego i cywilnego, czego widomym przykładem jest chociażby ten numer lotniczy na Święto Lotnictwa Polskiego. Redakcja jest również współorganizatorem sportowych imprez lotniczych, m. in. corocznych Zimowych Zawodów Spadochronowych o puchar „Żołnierza Polskiego" oraz Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Przez Aeroklub PRL wyróżniona została Dyplomem Uznania Zarządu Głównego i medalem „50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego".

Z okazji jubileuszu zasłużonego periodyku wojskowego, jest nam szczególnie miło pisać o bratnim „Żołnierzu Polskim", ponieważ „Skrzydlatą" łączą z Jubilatem od lat serdeczne stosunki miłej współpracy, co wielce sobie cenimy.

Przyjmijcie Towarzysze z redakcji „Żołnierza Polskiego" z okazji tak pięknego jubileuszu nasze gratulacje i najserdeczniejsze życzenia.

REDAKCJA „SKRZYDLATEJ POLSKI"



LOTNIKOM POLSKIM W DNIU ICH ŚWIĘTA

najlepsze życzenia sukcesów w służbie dla Ojczyzny i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym

składa

REDAKCJA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **7 SIERPNIA** miała miejsce nie udana próba porwania samolotu PLL LOT An-24, lecącego ze Szczecina do Katowic. Wkrótce po starcie kapitan nadał komunikat, że jeden z pasażerów, uzbrojony w granat ręczny, zażądał zmiany kursu i skierowania samolotu do Hamburga. Terrorysta usiłował dostać się do kabiny pilotów, do czego załoga nie dopuściła. Powzięto decyzję wylądowania na lotnisku w Berlinie-Schoenefelde (NRD). Sprawca próby porwania znajduje się w dyspozycji władz polskich. Okazał się nim obywatel polski **Waldemar Frej**, urodzony w 1943 roku, zamieszkały w Ibramowicach, pow. Świdnica. Z dotychczasowych ustaleń wynika, że Frej uchylał się od obowiązków alimentacyjnych, sprzeniewierzył powierzone mu pieniądze społeczne i dokonał innych przestępstw. Samolot z pasażerami przybył do Katowic następnego dnia w godzinach rannych. 8 sierpnia w godzinach popołudniowych wicepremier **Piotr Jaroszewicz** przyjął załogę tego samolotu w składzie: dowódca kpt. **Zbigniew Kwiatek**, II pilot **Stanisław Szala**, mechanik pokładowy **Wojciech Dziubek** i stewardessa **Anna Cierlica**.

★

● **W JELENIEJ GÓRZE** rozpoczęły się 9 sierpnia br. X Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar naszej redakcji. Pierwszą konkurencją był przelot docelowo-powrotny na trasie 178 km. Zwyciężył **Miszka** z Aeroklubu Kieleckiego, przed **Sienkiewiczem** z Jeleniej Góry i **Olszewskim** z Gdańska.

★

● **MISTRZEM** szybowcowym Warszawy na rok 1970 został **W. Sznurowski**, który w V Warszawskich Zawodach Szybowcowych o puchar przechodni „Życia Warszawy" startował na szybowcu „Zefir". Tytuł wicemistrzowski zdobył **F. Szachewicz**, a trzecie miejsce zajął **K. Włodarkiewicz**. Zawody te, rozgrywane jako okręgowe w ramach III ligi, zgromadziły na starcie 18 pilotów, w tym 2 z Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej w Płocku, pozostali reprezentowali Aeroklub Warszawski. Przeprowadzono 8 konkurencji, z których ? nie zostały zaliczone. Na zawodach wylatano łącznie 410 godzin, przelatując na szybowcach ponad 25 tysięcy km. Uroczystość zakończenia zawodów i rozdanie nagród zwycięzcom połączono z rozdaniem świadectw 19 absolwentom (w tym 5 dziewcząt) podstawowego kursu szybowcowego, jaki przeprowadził ostatnio Aeroklub Warszawski.

★

● **SKOCZEK** Aeroklubu Kieleckiego, **Paweł Bugajski**, wykonał ostatnio 500-ny skok ze spadochronem. Jest on pracownikiem Zakładów Precyzyjnych „Iskra" i pierwszy w historii tego aeroklubu przekroczył granicę takiej ilości skoków.

★

● **ZWRACAMY** uwagę zainteresowanym na artykuł dra **B. Dostatniego** pt. „Konteneryzacja w transporcie lotniczym" w najnowszym, 6 (czerwiec) numerze miesięcznika „Technika Lotnicza i Astronautyczna". Poza tym zeszyt ten przynosi szereg innych interesujących publikacji, a wśród nich m. in.: **W. Kordzińskiego** – „Tendencje w budowie turbinowych silników śmigłowych o małej i średniej mocy", **H. Ostromenckiego** – „Nowa metoda ustalania zdatności instalacji samolotów" oraz **J. Wyganowskiego** – „Baza techniczna przedsiębiorstwa Air Canada".

JUŻ ZA TYDZIEŃ ● 999 i 1000

Będzie to numer jubileuszowy „Skrzydlatej", połączony (999 i 1000), o objętości 40 stron i cenie 4 zł.

Znajdziecie w nim wiele, naszym zdaniem, interesujących materiałów, a wśród nim m. in.:

● Nasze „Gawrony" ● Dalszy ciąg interesujących relacji z Marfy ● Polskie Towarzystwo Astronautyczne ● Na szkolnym lotnisku ● Bałtyckie kursy samolotów „Atlantic" ● Powietrzna tarcza nad Polską ● Znajomi ze „Skrzydlatej" ● Polskie patenty lotnicze ● Kierunek – eksport ● Niebieskie róże ● Samoloty kosmiczne ● Skrzydła służby zdrowia ● Lotnicze radio-ucho ● Start „Meteora-2K" ● Konkurs: „Skrzydlata przy tym była".

W numerze piszą m. in.: Bogdan BARTNIKOWSKI, Andrzej GLASS, Jerzy HARAŹNY, Ryszard KACZKOWSKI, Rajmund KULIŃSKI, Leopold LEWIN, Stanisław MADEYSKI, Janusz MEISSNER, Zbigniew PĄCZKOWSKI, Jerzy POMIANOWSKI, Janusz PRZYMANOWSKI, Zdzisław PYTLEWSKI, Tadeusz REJNIAK, Janusz WOJCIECHOWSKI, Edward WÓJCIK.

Już za tydzień – numer jubileuszowy

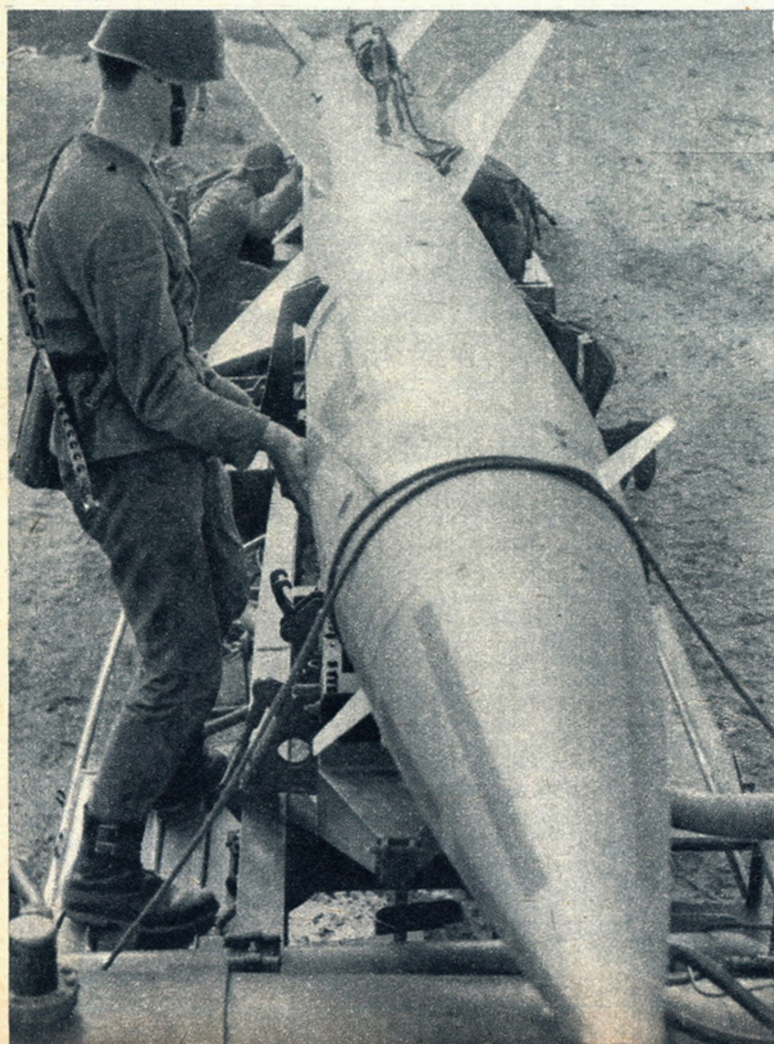
TYSIĘCZNY

Stron – 40 **Cena 4 zł.**

W SŁUŻBIE POLSKIEGO NIEBA

Ppłk dr IZYDOR KOLIŃSKI

Zdjęcie: Zb. Chmurzyński (WAF)



ŚWIĘTO lotnictwa 1970 przypada w 25-lecie zwycięstwa nad faszyzmem i przywrócenia Polsce Ziem Zachodnich i Północnych po Odrę, Bałtyk i Nysę Łużycką. O powrót tych obszarów do Macierzy walczyli nasi przodkowie oraz żołnierze ludowego Wojska Polskiego i nasi lotnicy atakujący nieprzyjaciela na Wale Pomorskim, w Kołobrzegu i na Ziemi Szczecińskiej pod Kamieniem Pomorskim.

25 lat temu startowało również w Szczecińskiem, z okolic historycznej Cedyni, ponad 300 samolotów ludowego lotnictwa polskiego, które wspierały 1 armię WP, walczącą wspólnie z wojskami radzieckimi w operacji berlińskiej — operacji, której wynik ostateczny zadecydował o polskich słupach granicznych nad Odrą i Nysą Łużycką.

„Udział ludowych Sił Zbrojnych w operacji berlińskiej — stwierdził Władysław Gomułka — był największym sukcesem militarnym Polaków w II wojnie światowej, jednym z najpoważniejszych w dziejach naszego narodu (...) Chwała ich oręża weszła do skarbnicy tradycji Polski Ludowej".

Odniesione tam zwycięstwo było ukoronowaniem bohaterskich walk, jakie stoczyli lotnicy polscy w obronie ojczyzny we wrześniu 1939 roku i jakie prowadzili w następnych latach na innych frontach.

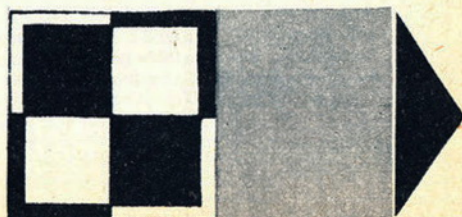
W wojnie obronnej Polski w 1939 roku lotnicy nasi podjęli bój z przeciwnikiem kilkakrotnie silniejszym i dysponującym nowoczesnymi samolotami. Natomiast nasz sprzęt bojowy z wyjątkiem bombowców PZL-37 „Łoś" był w większości przestarzały.

Mimo przytłaczającej przewagi nieprzyjaciela lotnicy polscy wspólnie z artylerią przeciwlotniczą zestrzelili we wrześniu 1939 r. około 285 samolotów „Luftwaffe", a drugie tyle maszyn nieprzyjaciela zostało uszkodzone.

Zadane straty „Luftwaffe" świadczą wymownie o tym, że o niebo polskie lotnicy nasi walczyli mężnie i z pełnym poczuciem honoru. Walczyli tak długo, na ile pozwalały im na to siły i środki skromnego wówczas potencjału militarnego Polski.

Po klęsce wrześniowej lotnicy polscy kontynuowali boje powietrzne z hitlerowską „Luftwaffe" pod niebem Francji, a następnie nad Wielką Brytanią, w Afryce i we Włoszech. Brali wreszcie udział w wyzwoleniu ziem francuskich, belgijskich i holenderskich. Ogółem na froncie zachodnim walczyło piętnaście polskich dywizjonów lotniczych.

W sierpniu 1944 r. weszły również do działań bojowych na terenie kraju polskie jednostki lotnicze, sformowane z inicjatywy komuni-





GRIGORIEWSKOJE
POCZĄTEK DRÓG

RAJMUND KULINSKI

ARCHIWUM 1 plm „Warszawa" wzbogaciło się ostatnio o nowe dokumenty fotograficzne przekazane przez mieszkającego w Moskwie weterana tej jednostki – Mariana Ćwiklewskiego. Historyczne dziś już zdjęcia zostały wykonane w Grigoriewskoje w latach 1943–1944. Do 1 pułku „Warszawa" fotografie te wraz z listem ofiarodawcy trafiły drogą pośrednią. I tu konieczne jest krótkie wyjaśnienie. W ubiegłym roku mieszkańcy Moskwy tłumnie odwiedzali polską wystawę przemysłową zorganizowaną w stolicy Kraju Rad z okazji 25-lecia Polski Ludowej. Kierownikiem działu silnikowo-lotniczego był na tej wystawie mjr rez. inż. Ireneusz Prokopowicz. On to właśnie w czasie pobytu w Związku Radzieckim otrzymał od mieszkającego obecnie w Moskwie weterana 1 plm „Warszawa" majora rezerwy Mariana Ćwiklewskiego list do dowództwa najstarszej jednostki ludowego lotnictwa polskiego oraz kilkanaście fotografii wykonanych w Grigoriewskoje w latach wojny.

Wypada więc powiedzieć kilka słów o Marianie Ćwiklewskim, który był w Grigoriewskoje jednym z organizatorów 1 plm „Warszawa" – wypada tym bardziej, iż jest to postać nieznana w historii naszego ludowego lotnictwa.

Marian Ćwiklewski jest wnukiem żołnierza powstańca styczniowego. Przypomnijmy, że wnukiem żołnierza Powstania Styczniowego był również pierwszy dowódca 1 eskadry myśliwskiej – kpt. pil. Wacław Kozłowski. Dziadek Ćwiklewskiego za udział w walkach powstańczych został zesłany w głąb Rosji carskiej. Marian Ćwiklewski już w latach młodzieńczych związał się z rewolucyjną walką bolszewików. Jest członkiem Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego od 1919 roku. W liście do dowództwa 1 plm „Warszawa" Marian Ćwiklewski pisze między innymi: „Doskonale pamiętam te dni, kiedy w 1943 roku w Grigoriewskoje formował się pułk lotniczy. Jako zastępca szefa sztabu byłem jednym z organizatorów tego pułku. Przedtem służyłem w Armii Radzieckiej; ukończyłem Akademię Lotniczą im. Żukowskiego (fakultet dowódczy). W radzieckich jednostkach lotniczych latałem jako obserwator. W okresie formowania pułku „Warszawa" niejednokrotnie wyjeżdżałem do Sielc, do sztabu 1 dywizji im. T. Kościuszki z zadaniem przyjmowania żołnierzy do służby w lotnictwie. Przypominam sobie, że po uzgodnieniu z dowództwem dywizji do pułku odkomenderowani zostali: Jakubik, Jurczyk, Konieczny i inni. W pułku prowadziłem zajęcia ze słuchaczami. Wykładałem taktykę lotniczą. Po zakończeniu szkolenia praktycznego i teoretycznego słuchacze-piloci, którzy wylecieli samodzielnie na samolocie Jak-1, byli promowani do stopnia chorążego. W 1944 roku pułk wyruszył na front, ja zaś zostałem odkomenderowany do jednej z jednostek Armii Radzieckiej, w której składzie walczyłem na froncie. W 1946 roku odszedłem do rezerwy. Obecnie jestem w stanie spoczynku. Wiem, że piloci pułku „Warszawa" bohatersko walczyli przeciwko hitlerowskim hienom powietrznym"...

Marian Ćwiklewski przytacza w liście wiele nazwisk oficerów i podoficerów, z którymi współpracował w Grigoriewskoje. Aż dziw bierze, że po upływie tylu lat, tyle nazwisk przetrwało w jego pamięci. Sprawdza się jeszcze raz przysłowie: pamięć i przyjaźń frontowa są najtrwalsze. Wymienia więc Marian Ćwiklewski z dowództwa pułku: Wicherkiewicza, Miłaszewicza, Jadackiego, Bujewicza. Z pilotów wspomina: Lisieckiego, Wysoczyńskiego, Chromego, Gabisa, Bobrowskiego, Gołubickiego, Horodeckiego, Jakubika, Koniecznego, Matwiejewa i wielu innych. Pamięta także mechaników: Szurkę, Cieślickiego, Dobraczyńskiego i innych.

W zakończeniu listu pisze:

„Być może kogoś zapomniałem, ale przecież od tamtego czasu minęło już ponad 25 lat. Towarzysze, przekazuję poprzez majora Prokopowicza tę fotografie, które zachowały się u mnie z lat 1943–1944. Być może macie takie fotografie w sali historii pułku".

I powiedzieć, że niektóre z tych zdjęć są zupełnie nieznane, nie publikowane. Na przykład te przedstawiające – należy się domyślać – pierwszą wizytę generała Berlinga jeszcze w 1 eskadrze – 19 sierpnia 1943 roku (nazajutrz eskadrę przemianowano na 1 pułku lotnictwa myśliwskiego). Urzekający rosyjski plener pełen brzóz, które wspominają wszyscy weterani. W brzozowym lasku cała eskadra na zbiórce.

Zdjęcia z Sielc, gdzie major Ćwiklewski werbował kandydatów do lotnictwa. Jest również unikalna fotografia, przedstawiająca Wandę Wasilewską, oglądającą samoloty 1 plm „Warszawa". Zdjęcie to zostało wykonane 26 października 1943 roku, kiedy to Wanda Wasilewska i generał Karol Świerczewski po raz drugi odwiedzili Grigoriewskoje. Od bitwy pod Lenino minęły dwa tygodnie. Historycy zanotują, że Wanda Wasilewska wizytując lotników – mówiła o tej pierwszej walce żołnierzy 1 dywizji; mówiła również o bohaterskiej Warszawie, która nigdy nie padła przed najeźdźcą na kolana i której imię nosił pułk, przygotowujący się do walki przeciwko hitlerowskiemu okupantowi.

Stare, pożółkłe fotografie z czasów wojny. Grigoriewskoje – mała rosyjska wioska była kolebką ludowego Lotnictwa Polskiego. W życiorysie wnuka powstańca styczniowego, zastępcy szefa sztabu 1 plm „Warszawa" – majora Mariana Ćwiklewskiego – Grigoriewskoje jest krótkim, ale jakże wymownym fragmentem. Inny wnuk żołnierza Powstania Styczniowego – pierwszy dowódca 1 eskadry myśliwskiej – kpt. pil. Wacław Kozłowski pozostał w tej wiosce, w krajobrazie brzóz na zawsze.

Było Grigoriewskoje początkiem lotniczej frontowej drogi 1 plm „Warszawa" i 2 pnb „Kraków". Na polowych lotniskach w kraju – w Dysie, Zadybiu Starym i w Woli Rowskiej wznieśliśmy po wojnie w różnych latach obeliski, upamiętniające walki naszych lotników. Wydaje mi się, iż wzniesienie stosownego pomnika w Grigoriewskoje nie jest myślą nie do zrealizowania.

Jest pułk „Warszawa"...

Pola zielone takie znajome,
Rumiankiem pachną, razowym chlebem,
Pola szachownic biało-czerwone,
Jest pułk „Warszawa" pod polskim niebem.

Biało-czerwona, biało-czerwona,
A pod skrzydłami najdroższe z pól:
Ziemia nad Wisłą, rzeka wyśniona,
Ziemia tęsknoty: radość i ból.
Niezapomniana pierwsza eskadra,
W Grigoriewskoje początek dróg.
W sercach lotników imię Warszawa,
To imię zetrzeć chciał z mapy wróg.

Imię Warszawy mieli na wargach,
Gdy była żagwią, płonącym zniczem.
Z kopuły nieba dla śmierci wzgardą
Wroga strącali pod stopy Nike.

I do Berlina Nike skrzydlata
Odwetu żagiew z nimi poniosła.
W maju za Wrzesień była zapłata,
W czterdziestym piątym dziejowa wiosna.

Niechaj lśnią w mieczu spiżowym Nike
Symfonią męstwa skrzydła srebrzyste.
Jest pułk „Warszawa" wierności zniczem.
Niebo nad Nike bez burz błękitne.

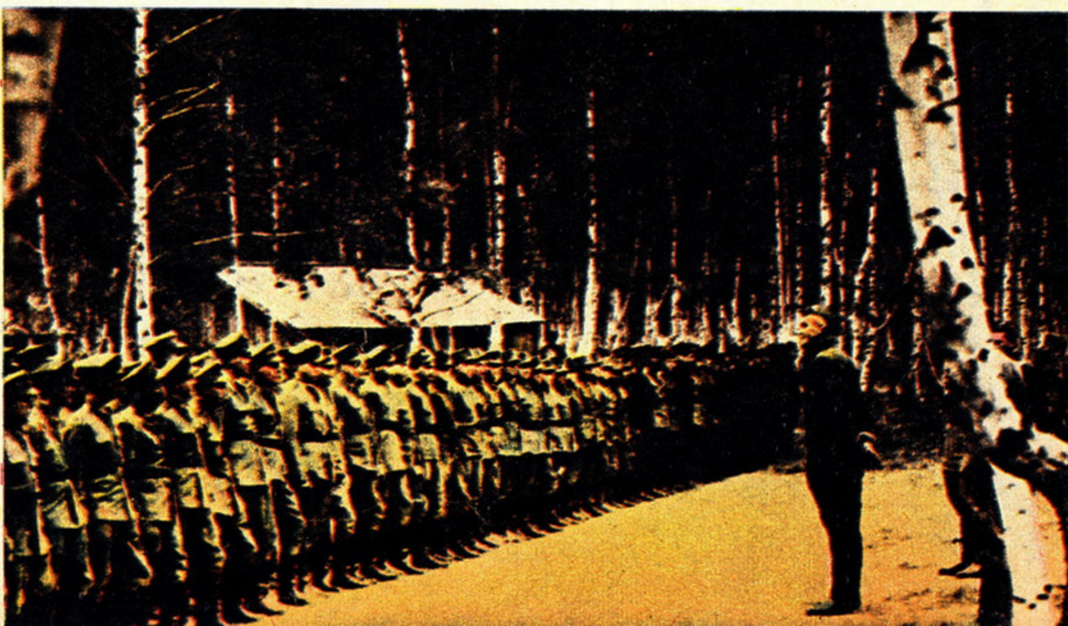
Biało-czerwona, biało-czerwona
A pod skrzydłami najdroższe z miast.
Wiślane wody łuną krwawione,
Cichą przystanią świateł i gwiazd.
Niezapomniana pierwsza eskadra,
W Grigoriewskoje początek dróg.
W sercach lotników będzie Warszawa,
Gdy za sterami zasiądzie wnuk. *)

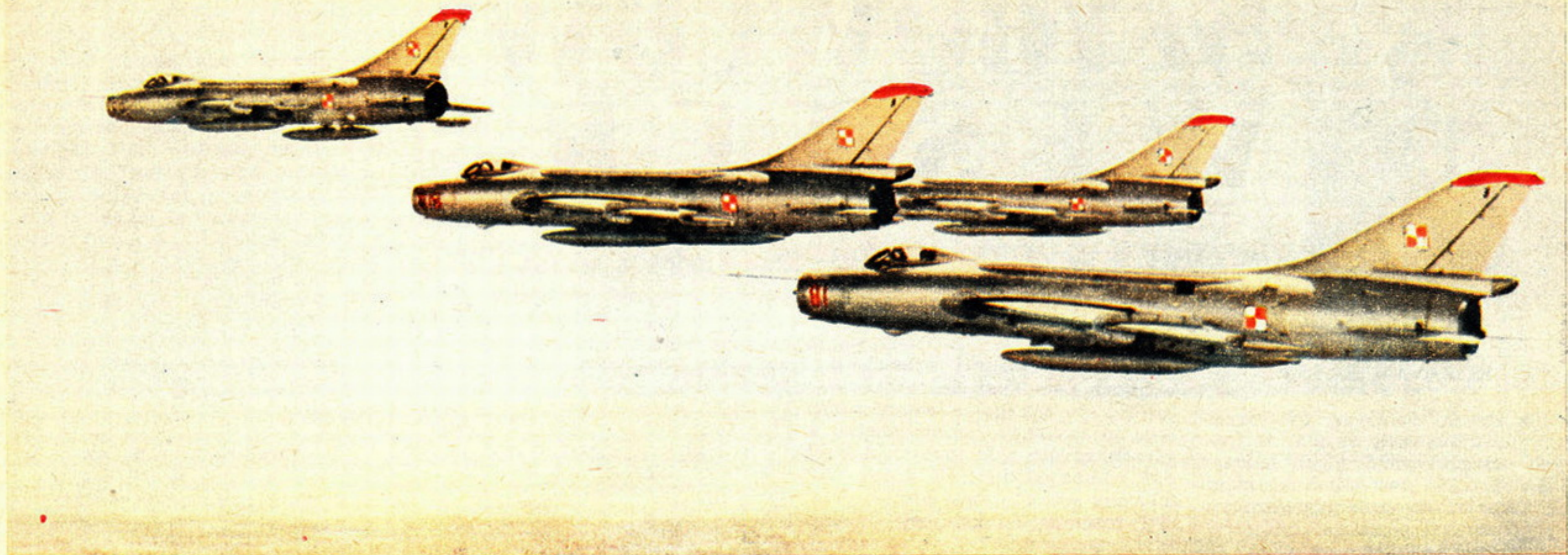
*) Tekst piosenki z repertuaru Zespołu Estradowego Wojsk Lotniczych „Eskadra".



U góry: mjr Marian Ćwiklewski – zdjęcie wykonane latem 1943 r. w Grigoriewskoje; Po lewej: Wanda Wasilewska ogląda samolot Jak-1 w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".

Poniżej: Grigoriewskoje, 19 sierpnia 1943. Gen. Zygmunt Berling w 1 eskadrze myśliwskiej. Zdjęcia te publikowane są po raz pierwszy.





Zdjęcia: ZBIGNIEW CHMURZYŃSKI (WAF)

W SŁUŻBIE POLSKIEGO NIEBA

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

stów polskich w Związku Radzieckim. Ich przybycie do Polski zapoczątkowało powrót samolotów z biało-czerwonymi szachownicami do ojczyzny i stworzyło podstawę do odbudowy lotnictwa w odpowiednich rozmiarach, wynikających z potrzeb wyzwolonego kraju.

Pierwsze stronice dziejów ludowego lotnictwa polskiego pisali ogniem swych samolotów piloci 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", 2 pułku nocnych bombowców „Kraków" i 3 pułku lotnictwa szturmowego. Później weszły do walki również dalsze jednostki.

Czyn bojowy ludowego lotnictwa polskiego był widoczny w bitwach o wyzwolenie Warszawy, Piły, Kołobrzegu, Ziemi Szczecińskiej oraz w walkach o Berlin. Nad stolicą III Rzeszy operowały również w okresie wojny samoloty polskich dywizjonów na Zachodzie.

Lotnicy polscy wykonali łącznie w okresie II wojny światowej około 110 tysięcy lotów bojowych. W walce z lotnictwem agresora zestrzelili w powietrzu i zniszczyli na lotniskach około 1.500 jego samolotów, co stanowiło mniej więcej połowę ilości maszyn skierowanych we wrześniu 1939 roku przeciwko Polsce. Ponadto nasi lotnicy zestrzelili 190 uskrzydlonych pocisków V-1 oraz zniszczyli dużą ilość różnego sprzętu bojowego w operacjach lądowych i w działaniach morskich.

Startując do lotu bojowego znad Wisły, Sekwany, Tamizy i Odry lotnik polski swą krwią znaczył historię polskich skrzydeł i wzbogacał tradycje wolnościowe narodu.

Chlubne tradycje frontowe lotników polskich, którzy walczyli zwycięsko na głównych frontach II wojny światowej, kontynuują obecnie z honorem nasi żołnierze Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju. Posiadając nowoczesną broń, stoją czujnie na straży polskiego nieba.

Samoloty odrzutowe wchodzące w skład wyposażenia naszego ludowego lotnictwa odpowiadają wymaganiom technicznym nowoczesnego lotnictwa. Osiągają one prędkości okołodźwiękowe i naddźwiękowe, jak np. MiG-19, MiG-21 i Su-7. Lotnictwo nasze jest wyposażone także w odrzutowe samoloty szkolno-treningowe typu TS-11 „Iskra" polskiej konstrukcji oraz różne wersje samolotów tłokowych i śmigłowców. Nowoczesnym sprzętem technicznym dysponują także lotnicze służby pomocnicze. I tak np. jednostki radiotechniczne posiadają wysokiej klasy sprzęt, służący do wykrywania, naprowadzania i dowodzenia lotnictwem. Ułatwia to znacznie wykonywanie zadań pilotom, zwłaszcza w zakresie zwalczania środków napadu powietrznego. Służba inżynieryjno-techniczna posługuje się nowoczesnymi urządzeniami, które umożliwiają szybkie przygotowanie samolotów do kolejnych zadań (zwłaszcza tankowanie, dokonywanie przeglądów i sprawdzanie uzbrojenia pokładowego).

Istotnym elementem zabezpieczenia działań naszego lotnictwa jest również służba inżynieryjno-lotniskowa wyposażona w nowoczesne urządzenia do budowy lotnisk stałych i polowych związane ze znacznym nakładem sił i środków. Pierwszorzędne znaczenie dla naszego lotnictwa mają również lotnicze ośrodki naukowo-badawcze, jak Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych oraz w zakresie służby zdrowia — Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej.

Istotne zadanie w obronie polskiego nieba spełnia również artyleria przeciwlotnicza — rakietowa i lufowa, wchodząca w skład wyposażenia wojsk obrony powietrznej kraju. Artyleria rakietowa wyposażona w różne typy rakiet klasy „ziemia-powietrze" zdolna jest niszczyć cele powietrzne zarówno na małych, jak i na stratosferycznych wysokościach. Z artylerią rakietową współdziała nadal skutecznie także artyleria lufowa wyposażona w szybkostrzelne działa, sprzężone ze środkami wykrywania i naprowadzania na cel.

O sile i sprawności wojsk lotniczych oraz wojsk obrony powietrznej kraju decydują ludzie. W przygotowaniu fachowców do służby w powietrzu i na ziemi wielką rolę spełniają szkoły i uczelnie wojskowe oraz organizacje społeczne, zwłaszcza ośrodki szkoleniowe Aeroklubu PRL. Organizacja ta szkoli rokrocznie tysiące modelarzy, skoczków spadochronowych, pilotów samolotowych i szybowcowych. Stanowią oni naturalne zaplecze kadrowe lotnictwa wojskowego i cywilnego — PLL LOT, lotnictwa sanitarnego i gospodarczego.

Duże osiągnięcia w dziedzinie wyposażenia wojsk lotniczych i wojsk obrony powietrznej kraju w sprzęt techniczny ma również nasz przemysł.

Żołnierze Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju dysponują nowoczesną bronią, w codziennej służbie doskonalą gotowość bojową oraz umacniają czujność wobec wciąż zagrażających pokojowi sił imperializmu, który rozpętał wojnę na Półwyspie Indochińskim i na Bliskim Wschodzie.

Dziś ludowe lotnictwo polskie w nierozerwalnym braterstwie broni z siłami powietrznymi państw Układu Warszawskiego, z najpotężniejszym lotnictwem świata — lotnictwem radzieckim, pełni ofiarną służbę na straży naszej przestrzeni powietrznej i wnosi swój godny wkład w sprawę bezpieczeństwa sojuszniczych narodów.

ppłk dr IZYDOR KOLIŃSKI









SZYBOWCOWY WESTERN

TADEUSZ REJNIAK (4) Korespondencja własna z USA

RÓŻA MA KOLCE

Jak sięgam pamięcią, na wszystkich mistrzostwach świata, w których uczestniczyłem jako jeden z polskiej ekipy, nasi piloci nie mogli się uskarżać na brak popularności. Była to zawsze popularność liderów, popularność konkurentów, którzy się liczą, którzy nie raz już sięgali po najwyższe miejsca w klasyfikacji zawodów i którzy po te miejsca mogą zawsze sięgnąć. Walny tryumf naszych reprezentantów w pierwszej konkurencji w Marfie był jednak pomimo wszystko dla wielu pewnym zaskoczeniem. Po niepowodzeniach w ostatnich mistrzostwach w Lesznie, po wynikach treningu, które też mogły uspokajać, w konkurencji, której faworytami byli raczej zawodnicy miejscowi — trzej Polacy na pierwszych miejscach: to musiało imponować. Toteż fala zainteresowania i uznania dla sukcesu była wyjątkowo silna. Fotografowanie przy namiocie, fotografowanie przy szybowcach, wyrazy podziwu, no i gratulacje, komplementy, wśród których nie brakło i bardzo wyszukanych. „Są chwile, w których chciałbym być Polakiem" — powiedział do Makuli, ściskając mu rękę, przewodniczący międzynarodowego jury mistrzostw, Szwajcar — Pirat Gehriger, a szef ekipy angielskiej Gerry Burgess na posiedzeniu szefów zrobił elegancki gest w moją stronę mówiąc: „Jestem szczęśliwy, że tylko trzech Polaków startuje w mistrzostwach". Przyszedł też telegram z dalekiego Buenos Aires: Wierzymy w was! — depeszował Czesław Leluk, stary druch z argentyńskich mistrzostw w Junin.

Te blaski sukcesu miały też i swoje cienie. Takie uznanie jest dla zawodnika niewątpliwie radością, ale i balastem zarazem. To przecież dopiero pierwsza konkurencja, do końca mistrzostw jeszcze daleko. Żeby utrzymać zdobyte prowadzenie trzeba być w ciągłej ofensywie, latać na maksimum możliwości i nie popełniać żadnych błędów. a rywale nie ułatwiają tej i tak już dostatecznie napinającej nerwy sytuacji. Strzegą lidera w powietrzu jak przysłowiowego oka, nie odstępują na krok, idą chętnie jego śladem, wiedząc, że musi przeć do przodu, torować drogę, wskazywać wznoszenia. Lecąc przetartym szlakiem mniej się ryzykuje i można być szybszym, zwłaszcza gdy i jakość szybowca też czasem daje znaczną przewagę. Tak więc następne konkurencje nie były dla naszych zawodników wytchnieniowym spacerem.

Na razie jednak większe od naszych zmartwienia miało sporo innych ekip. Kilku zawodników po przygodach pierwszej konkurencji musiało nocą naprawiać szybowce, niektórzy wrócili z trasy dopiero nad ranem, a ekipa niemiecka do briefingu dnia następnego nie miała znaku życia od swojego pilota Neuberta. Od świtu poszukiwało go z powietrza siedem samolotów organizatora mistrzostw i wreszcie wypatrzono jego Kestrela, o dziwo — całego, ale tak dokumentnie odciętego od świata na jakimś poletku w górach, że nie było sposobu dotrzeć doń samochodem. Szef ekipy niemieckiej wniósł nawet protest przeciw rozgrywaniu kolejnej konkurencji zanim wszyscy zawodnicy znajdą się na starcie, organizator mistrzostw nie miał jednak zamiaru uznać tej pretensji, wychodząc z założenia, że wybór przygodnego lądowiska na trasie jest w pełni sprawą osobistej decyzji i rozwagi pilota. Do rozstrzygania tej kwestii przez międzynarodowe jury nie doszło, bo Niemcy wycofali protest, wyciągnąwszy jakimś cudem swego zawodnika z opresji, podobno przy użyciu prywatnie zamówionego śmigłowca. Tak więc Neubert wystartował do drugiej konkurencji, lecz już tak późno i do tego z takim zapewne obciążeniem psychicznym, że wylądował 6 km od lotniska. A konkurencją drugiego dnia mistrzostw był

PRZELOT DOCELOWO-POWROTNY

Dla klasy otwartej wynosił on łącznie 263 km — do Pecos i z powrotem, dla klasy standard 250 km — do Van Horn. Oficjalna prognoza pogody nie przewidywała wprawdzie rewelacji w powietrzu, zapowiadała jednak warunki dość pewne, z umiarkowanymi wznoszeniami. Trudno jednakże byłoby nazwać tę prognozę trafną. W klasie standard co prawda tylko dwu zawodnikom nie udało się ukończyć konkurencji, ale w klasie otwartej wyglądało to znacznie gorzej. Liczne burze na trasie do Pecos spowodowały, że aż 21 pilotów nie doleciało do mety. Z tego pogromu Edek Makula wyszedł obronną ręką — miał swój kolejny dobry dzień. Wraz z Francuzem Labar'em uzyskał ex aequo drugie miejsce w konkurencji, osiągając przelotową 77.6 km/h. Umacniało to jego czołową pozycję w klasyfikacji łącznej po dwóch konkurencjach o dalsze cenne punkty przewagi nad rywalami.

Janek z Frankiem, chociaż prędkości przelotowe mieli wyższe od Edka, w klasyfikacji dnia zajęli miejsca słabsze. Bo też zwycięskie prędkości w klasie standard przekraczały sto na godzinę. Tryumfował Helmut Reichmann z NRF, który na szybowcu LS-1 uzyskał wynik 104,3 km/h. Było to jego pierwsze, ale nie ostatnie w tych mistrzostwach, zwycięstwo. Ten młody, bo 28 lat liczący pilot ze srebrną zaledwie odznaką szybowcową i z nalotem łącznym podobno tylko 250 godzin, był niewątpliwie rewelacją zawodów. Wygrał pięć na dziewięć przeprowadzonych konkurencji i tylko raz, w ostatniej, zszedł w klasyfikacji dnia poniżej szóstego miejsca, będąc ze zrozumiałych względów zachowawczo, bo już właściwie z nie zagrożonym tytułem mistrza świata w kieszeni. Na razie jednak po dwóch konkurencjach, na pierwszym miejscu był jeszcze Wróblewski, a Kępka, za Reichmanem, zajmował trzecią pozycję.

Nawiasem mówiąc Janek miał w tym dniu pierwsze kłopoty ze startem. Dwa razy nalatywał taśmę startu lotnego i dwa razy w radio brzmiała nieubłagana ocena — three seven negative start. Dopiero za trzecim nalotem start został uznany, chociaż — jak twierdził Janek — wykonał go na tej samej prawidłowej wysokości co i poprzednie dwa naloty. W związku z tym odszedł na trasę jako jeden z ostatnich zawodników i oczywiście o ja-

WYNIKI II KONKNRENCJI

Klasa standard — Prędkość po trasie docelowo-powrotnej 250 km

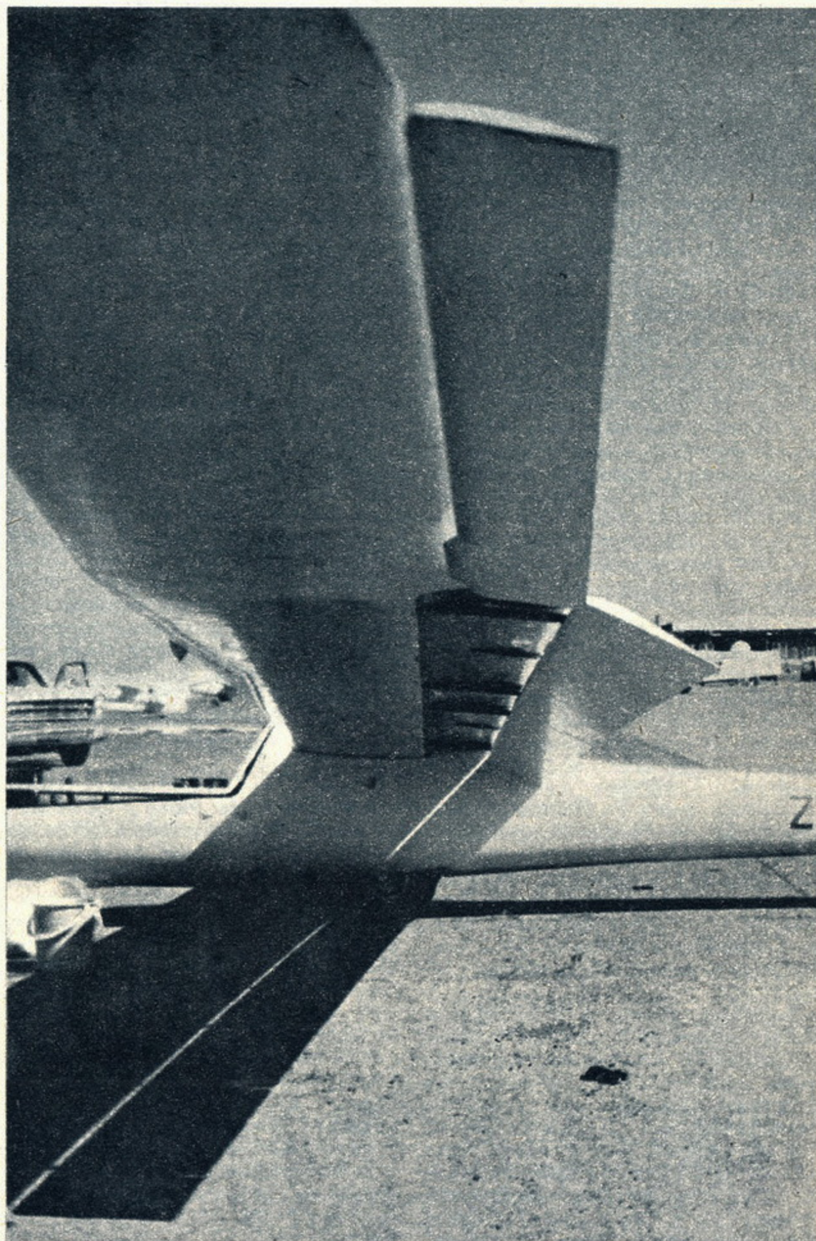
1.	H. Reichmann	NRF	LS-1	104.3 km/h	1000 pkt.
2.	W. Mix	Kanada	S/Cirrus	101.8 „	976 „
3.	F. Piludu	Włochy	S/Libelle	100.4 „	962 „
4.	R. Clifford	Płd. Afryka	AS-W 15	100.2 „	960 „
5.	A. Cameron	N. Zelandia	S/Libelle	97.1 „	931 „
14.	J. Wróblewski	Polska	Cobra 15	91.3 „	875 „
20.	Fr. Kępka	Polska	Cobra 15	83.0 „	795 „

Klasa otwarta — Prędkość po trasie docelowo-powrotnej 263 km

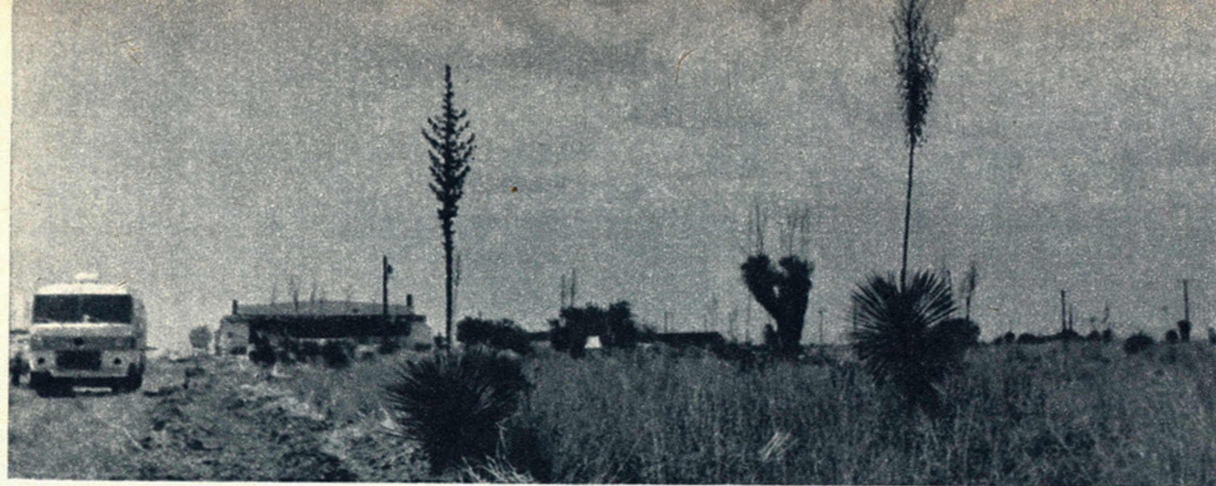
1.	M. Wiitanen	Finlandia	Phoebus C	79.1 km/h	1000 pkt.
2—3.	E. Makula	Polska	Cobra 17	77.6 „	982 „
2—3.	C. Labar	Francja	AS-W 12	77.6 „	982 „
4.	G. Burton	W. Brytania	Kestrel 19	76.2 „	964 „
5.	W. Scott	USA	AS-W 12	75.2 „	951 „

Klasyfikacja po dwóch konkurencjach

Klasa standard			Klasa otwarta		
1. J. Wróblewski	Polska	1875 pkt.	1. E. Makula	Polska	1928 pkt.
2. H. Reichmann	NRF	1823 „	2. C. Labar	Francja	1906 „
3. F. Kępka	Polska	1793 „	3. M. Mercier	Francja	1710 „
4. A. Cameron	N. Zeland.	1767 „	4. H. Grosse	NRF	1702 „
5. T. Johannessen	Norwegia	1671 „	5. J. Delafield	W. Bryt.	1578 „



Mechanizacja skrzydła południowoafrykańskiego BJ-4 była zawsze przynętą dla fotografów.



Tak wyglądało lotnisko poza pasami betonowymi. Widok od namiotu polskiego w stronę hangaru.

kiejś ścisłej współpracy z Frankiem nie mogło już w tym przelocie być mowy.

Pewne kłopoty przeżyliśmy też po zakończeniu konkurencji, ale zupełnie innego typu. Ledwie nasze Cobry wylądowały, ledwie zdążyliśmy je w największym pośpiechu zakotwiczyć, jak lunęło z nieba pełnym cebrem i dmuchnęło też nie gorzej. Jedni, moknąc do nitki asekurowali szybowce, drudzy łapali szamocące się w wichurze płachty namiotu, który byłby niechybnie uleciał — jak na lotniczy namiot przystało, gdyby nie obciążały go potężne skrzynie naszego zaplecza technicznego. Co weselsi komentowali, że znów służba techniczna utrudniła loty. Burzka była co się zowie, nie tak jednak opłakana w skutkach jak dnia następnego. Bo w środę — 24 czerwca, w dniu trzeciej konkurencji, nad lotniskiem przeszła najbardziej dokuczliwa burza w czasie mistrzostw.

DLA EDKA MAKULI W KAŻDYM RAZIE

Kosztowała go ta burza chyba brązowy medal w końcowej klasyfikacji, ale o tym za chwilę. Na razie kolejny zawodniczy dzień zaczął się od dowcipu meteorologa. Swoje omówienie pogody na briefingu rozpoczął od stwierdzenia, że wczorajsza prognoza może nie całkiem się udała, ale dwa przewidywania miała w pełni trafne: wschód i zachód słońca nastąpiły w zapowiedzianych godzinach! To co mówił dalej dawało już jednak znacznie mniejsze powody do śmiechu — noszenia znów mierne i znów burze, od godziny 14.00 począwszy.

Zadaniem dnia był wspólny dla obu klas przelot po trasie bardzo „spłaszczonego" trójkąta: Marfa — Van Horn — Sierra Blanca — Marfa. Właściwie prawie że docel powrotny o łącznej długości 355.5 km. Zarówno prognoza, jak i to co już widać było na niebie — rozrastające się w oczach burze — nakazywały nie zwlekać z odejściem. Janek z Frankiem mogli zrobić to wcześniej bo klasa standard startowała pierwsza. Przed nimi jeszcze ruszył na trasę Andrzej Kmiotek z Sapytą i Januszem Beckerem, a wkrótce potem drugi wóz z Serafinem, Dankowskim i Mikołajczykiem. Trzeci samochód z załogą zostaje na miejscu w odwodzie.

Kiedy w powietrze wychodzi klasa otwarta nad lotniskiem warunki są już bardzo słabe — nadciąga burza. Wszyscy uciekają co sił w skrzydłach w kierunku na Van Horn, gdzie jeszcze ładne cumulusy. Niestety Edek po wyczepieniu ma poważne kłopoty. Spada na 20 m i woła przez radio że chyba będzie lądował. Z Mietkiem Wilczakiem pędzę samochodem na start, żeby pomóc w drugim wyholowaniu, ale Edek tymczasem ratuje się sam — łapie ćwierć, potem pół metra i mozolnie zdobywa wysokość potrzebną do zameldowania startu lotnego. Jest 13.18, gdy odchodzi na trasę. Najwyższa pora, bo zaczyna już padać, potem lać. Rozmowy naszych pilotów — Franka i Janka słyszę coraz słabiej, są już daleko. Podają Edkowi sytuację w przodzie. O 14.10 mam od Edka meldunek: wysokość 1200, nad Valentino. No, to już dobrze — zrobił około 70 km trasy.

Na lotnisku tymczasem w ciągłym drobnym deszczu spadają kolejno Japończyk Fujikura, Australijczyk Howland, Austriak Schubert i nawet Wallace Scott — jeden z faworytów ekipy USA. Mieli mniej szczęścia niż Edek, może umiejętności — nie zdołali odejść przed burzą i teraz wszystko stracone. Aż przykro patrzeć, jak się mordują. Z uporem maniaków, z zaciekłością, żeby nie mieć sobie nic do wyrzucenia, raz po raz ponawiają starty na holu i po kilku minutach lotem ślizgowym schodzą do lądowania. Rozumiem ich doskonale, czuję ich bezradną rozpacz — o kilkanaście kilometrów od lotniska widać słońce, cumulusy — tu, w strefie wyczepienia wszystko rozmyte, burzą, na razie żadnych szans.

Ale oto pojawiają się dalsi pechowcy — z trasy wracają już pierwsze szybowce... w wozach transportowych. Chilijczyk Boisset, Nowozelandczyk Evans montują pośpiesznie swoje ptaki i przyłączają się do grupy ponawiających starty. Zawodniczy hart ducha czyni cuda — nie wiem jak i kiedy zdołali się wreszcie zaczepić, ale Japończyk Fujikura oszukał jakoś pecha i przeleciał w tym dniu jeszcze 299 km. Pozostali pospadali na siedemnastym kilometrze trasy.

O 15.20 zaczynam znów słyszeć naszych standardowców. Na razie słabo, niezrozumiale, ale najważniejsze że słychać ich głosy, że są w powietrzu, wracają. Duża radość, dzielona spontanicznie z Ruśkiewiczami, z Wilczakiem, który wraz ze mną trwają przy radiostacji. Teraz już czas się nie dłuży. Dotychczasowe napięcie niepewności, niepokoju maleje proporcjonalnie do coraz lepszej słyszalności korespondencji radiowej pilotów. Są osiemdziesiąt... pięćdziesiąt km od domu — dojdą. Jeszcze pomiar kierunku i siły wiatru na lotnisku, podanie im tych informacji, potem przełączenie radiostacji na I kanał, żeby usłyszeć i odnotować meldowanie na mecie i o 16.40 witamy ich już na ziemi. Zadowolenie z ukończenia konkurencji mąci trochę świadomość, że rywale mają dzisiaj lepsze czasy przelotu. Więc pomimo zmęczenia od razu suwak, przeliczenia, niecierpliwe kalkulacje różnic punktowych... Ale nad wszystkim dominują gorące jeszcze emocje lotu. Ciężkiego lotu. Janek z Frankiem wracali z Sierra Blanca nad dzikim, skalistym pustkowiem pogranicza Meksyku, nad kanionem prawie zupełnie wyschniętej rzeki Rio Grande.

— No, gdyby tam wypadło lądować... — błyska Janek zębami w wiele mówiącym uśmiechu.

— Nie byłoby po co wysyłać wozu transportowego — rzeczowo uzupełnia Franek.

Więc dobrze, że już są — że cali, że Cobry zakotwiczone, ale w powietrzu jeszcze trzecia. A Edek ma właśnie kłopoty. Noszenia maleją, są coraz rzadsze — musi się wlec noga za nogą, a czas ucieka. W jego spokojnym zawsze głosie wyczuwam zdenerwowanie, gdy pyta co z Józkiem? Od dłuższego czasu nie ma już łączności z jego samochodem. Ja też nie mam. Może uszkodzenie radiostacji? A może jadą ze złożonym masztem antenowym i dlatego nie słyszą? O 17.18 Edek jest 28 km od lotniska i ma wysokość 800 m. Za mało na dolot. Musi dokręcić a nie bardzo jest w czym. Dziesięć minut później spada na 300 m, ratuje się w ćwierćmetrowym wznoszeniu. Ma łączność z Andrzejem i również już z Józkiem, ale niewiele mogą mu pomóc. Żebrze teraz na 400 metrach — pół metra w górę, pół metra w dół. Okropnie denerwujące chwile, zwłaszcza że z północnego zachodu nasuwa się gwałtownie potężna burza-sprinter. Gna nieprawdopodobnie szybko, ogarnia już lotnisko i zagradza drogę Edkowi. Robi się czarno — od chmury i od kurzu. Wiatr w mgnieniu oka urasta do 15 m/sek. Podajemy Edkowi sytuację na lotnisku, ale on już jest spokojny — właśnie pod walcem burzowym złapał półtora metra i jedzie teraz windą w górę. Andrzeja, który go asekurował, wysyła już do Marfy i na 1200 metrach przełącza się na jedynkę (kanał). Rozpoczyna dolot.

Z Jankiem Wróblewskim wskakujemy do „Plymutha" żeby łapać Edka jak wyląduje. Pozostali, w strugach deszczu, trzymają Cobry, targane wichurą pomimo zakotwiczenia. Przez szybę samochodu, przez migające na maksymalnych obrotach wycieraczki przeciwdeszczowe widzimy Edka wysoko pod chmurą. Wydaje się, że jest tuż, tuż ale jego wysokość topnieje w oczach. Zjeżdża w dół jak po poręczy i... jakby się wcale nie przybliżał. Dojdzie? Nie dojdzie? No, powinien — przecież miał taką wysokość! Nie, nie doleci — z wysokości już nic nie zostało. Jeszcze chwila i widzimy go nad samym horyzontem. Następuje rozpaczliwe wyrywanie i zaraz potem Cobra leży w gwałtownym zakręcie — dla nas — skrzydłem po ziemi. W tym ostrym zakręcie szybowiec ginie za horyzontem.

DALSZY CIĄG NASTĄPI



Ekipa włoska swoje stroje reprezentacyjne zaprojektowała pod modę Teksasu.
Zdjęcia: J. Becker i A. Kmiotek

WYNIKI III KONKURENCJI

Klasa standard — Prędkość po trasie trójkąta 355.5 km

1.	G. Waibel	NRF	AS-W 15	96.9 km/h	1000 pkt.
2.	H. Stouffs	Belgia	LS-1 G	96.6 „	998 „
3.	A. J. Smith	USA	LS-1	94.7 „	977 „
4.	H. Nietlispach	Szwajcaria	S/Libelle	94.2 „	972 „
5.	H. Reichmann	NRF	LS-1	93.9 „	969 „
22.	J. Wróblewski	Polska	Cobra 15	85.5 „	882 „
23.	F. Kępka	Polska	Cobra 15	85.3 „	881 „

Klasa otwarta — Prędkość po trasie trójkąta 355.5 km

1.	G. Moffat	USA	Nimbus	106.4 km/h	1000 pkt.
2—3.	M. Jinks	Australia	Diamant 18	105.9 „	995 „
2—3.	W. Neubert	NRF	Kestrel	105.9 „	995 „
4.	G. Burton	W. Brytania	Kestrel	100.1 „	941 „
5.	A. Zoli	Włochy	Kestrel	98.5 „	926 „
18.	E. Makula	Polska	Kobra 17	352.5 km	555 „

Klasyfikacja po trzech konkurencjach

Klasa standard			Klasa otwarta		
1. H. Reichmann	NRF	2792 pkt.	1. H. W. Grosse	NRF	2611 pkt.
2. J. Wróblewski	Polska	2757 „	2. E. Makula	Polska	2537 „
3. A. Cameron	N. Zeland.	2694 „	3. G. Burton	W. Bryt.	2517 „
4. F. Kępka	Polska	2674 „	4. J. Delafield	W. Bryt.	2465 „
5. T. Johannessen	Norwegia	2580 „	5. G. Moffat	USA	2456 „

SAMOLOTY NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY

W II WOJNIE ŚWIATOWEJ

ANDRZEJ GLASS

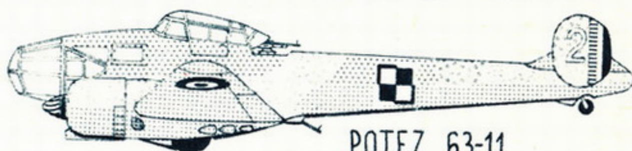


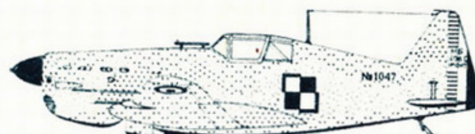




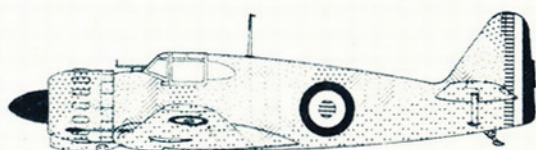














Samoloty my

I. KAMPANIA WRZEŚNIOWA 1939 R.

We wrześniu 1939 r. przeciw 2 000 samolotów niemieckich stanęło do walki 397 samolotów polskich, w tym 320 myśliwskich i bombowych. W eskadrach myśliwskich w chwili rozpoczęcia wojny znajdowało się 129 samolotów PZL P-11 oraz 30 PZL P-7, w eskadrach bombowych — 36 samolotów PZL-37 „Łoś" i 118 PZL-23 „Karaś". Po rozpoczęciu wojny, jako uzupełnienie, lotnictwo otrzymało 7 samolotów P-11, 9 „Łosi" i 7 „Karasi". Ponadto w jednostkach bojowych znajdowało się 49 samolotów obserwacyjnych Lublin R-XIII, 35 samolotów obserwacyjnych RWD-14 „Czapla", 36 samolotów łącznikowych RWD-8 i 8 samolotów transportowych Fokker F-VII B/3M. W remontach, szkołach i rezerwie znajdowało się 230 samolotów bojowych i 115 obserwacyjnych. W szkołach lotniczych było 600 samolotów szkolnych, głównie RWD-8 i PWS-26.

We wrześniu 1939 r. 44 samoloty P-11 i 10 P-7 było w Brygadzie Pościgowej, zaś 36 Łosi i 50 Karasi w Brygadzie Bombowej. Reszta samolotów bojowych było w lotnictwach armii „Modlin", „Pomorze", „Łódź", „Kraków", „Karpaty" i grupy operacyjnej „Narew" — w ilości po 2 eskadry myśliwskie (20 P-11 i P-7) i jedna eskadra rozpoznawczo-bombardująca (10 Karasi). Lotnictwo morskie było wyposażone w kilkanaście przestarzałych wodnosamolotów, głównie Lublin R-XIII-hydro.

Polscy lotnicy zestrzelili w 1939 r. 150 samolotów napastnika, a artyleria przeciwlotnicza 83. Niemcy podali, że stracili 285 samolotów, a ponadto uszkodzonych było 279. Straty własne polskiego lotnictwa powstałe w wyniku działań nieprzyjaciela wyniosły 170 samolotów. Do Rumunii ewakuowano 98 samolotów z jednostek bojowych.

Samoloty polskiego lotnictwa były w 1939 r. od góry malowane na kolor zielonooliwkowy (khaki) od dołu na jasnoniebieski i miały szachownice malowane z obu stron skrzydeł i steru kierunku.

Zapoznajmy się z samolotami, na których latali nasi lotnicy w 1939 r.:

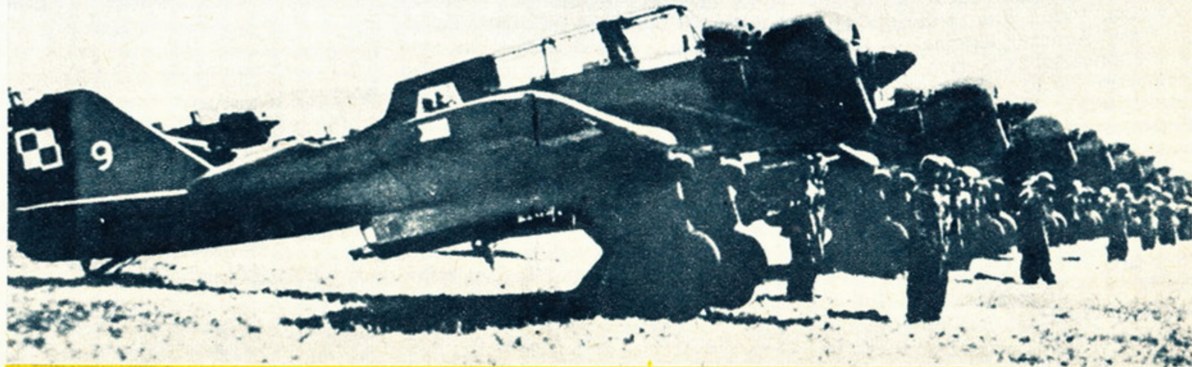
PZL P-11c

Ten jednomiejscowy metalowy górnopłat ze stałym podwoziem i otwartą kabiną, skonstruowany przez Zygmunta Puławskiego, był podstawowym typem używanym przez nasze lotnictwo myśliwskie. Był on wyprodukowany w latach 1934—1935 w liczbie 175 sztuk. W 1939 r. poważnie ustępował on niemieckim Messerschmittom Me-109 i Me-110 pod względem prędkości, a przewyższał jedynie pod względem zwrotności. Zwycięstwa odnoszone przez polskich pilotów były w pierwszym rzędzie zasługą ich waleczności i umiejętności. W 1939 r. znajdowało się w użyciu 30 samolotów P-11a, czyli wersji wcześniej budowanej i rozwijającej mniejszą prędkość od P-11c. Używane także samoloty P-7 z 1932/33 r. o prędkości 322 km/h już niezbyt nadawały się do walki. Wiele spośród myśliwców PZL miało już dość zużyte silniki i nie osiągało takiej prędkości jak samoloty z nowymi silnikami. Prototypy nowych samolotów myśliw-



U góry — Morany MS-406; poniżej — Caudron C-714 „Cyclone" — użytkowane przez polskich pilotów myśliwskich we Francji.





Maszyna rozpoznawczo-bombardująca PZL-23B „Karaś"



Polskie bombowce typu „Łoś" na lotnisku warszawskim.

OZNACZENIA BARW

BIAŁY	JASNOSZARO-ZIELONO--NIEBIESKI
ŻÓŁTY	JASNOSZARY
JASNONIEBIESKI	CIEMNOSZARY
CIEMNONIEBIESKI	JASNOBRĄZOWY
JASNOZIELONY	CIEMNOBRĄZOWY
CIEMNOZIELONY	CZERWONY LUB CZARNY



yśliwskie PZL P-11c w szyku bojowym

skich PZL P-50 „Jastrząb" o prędkości 500 km/h oraz PZL P-11g „Kobuz" o prędkości 400 km/h były oblatane w 1939 r., lecz nie zdążyły wejść do produkcji seryjnej.

PZL P-23 „KARAŚ"

„Karaś" był 3-miejscowym metalowym dolnopłatem ze stałym podwoziem. W latach 1935—1938 wyprodukowano 40 „Karasi" A (wersja szkolna), a następnie 210 „Karasi" B rozpocznawczo-bombardujących. „Karaś" miał kilka wad, do których należy zaliczyć słabe podwozie ulegające łatwo uszkodzeniom oraz zbyt małą prędkość. Ulepszona wersja „Karasia" oznaczona PZL-P-43 była eksportowana do Bułgarii. Pięć samolotów tej wersji było użytych we wrześniu 1939 r. przez nasze lotnictwo. Następca „Karasia", PZL P-46 „Sum", którego prototyp powstał w 1938 r. osiągał prędkość 425 km/h.

PZL P-37 „ŁOŚ"

Był to najnowocześniejszy samolot naszego lotnictwa w 1939 r. „Łoś" był dwusilnikowym bombowcem o układzie dolnopłata z wciąganym podwoziem. Załogę „Łosia" stanowiły 4 osoby. W latach 1938—1939 zbudowano 95 Łosi, z czego 30 w wersji treningowej „Łoś A", resztę zaś w wersji bombowej „Łoś B". Konstruktorem „Łosia" był Jerzy Dąbrowski.

LUBLIN R-XIII

R-XIII był dwumiejscowym górnopłatem mieszanej konstrukcji (kadłub z rur stalowych, skrzydła drewniane, pokrycie płócienne), ze stałym podwoziem. Był on zbudowany w latach 1932—1936 w serii 225 szt. Jako zbyt powolny i słabo uzbrojony — w 1939 r. nie nadawał się w zasadzie do działań na froncie.

RWD-14 „CZAPLA"

Wyprodukowany na przełomie 1938/39 r. w serii 65 sztuk samolot obserwacyjny „Czaplą", mimo iż był nieco szybszy od R-XIII przedstawiał zbliżoną do niego wartość bojową. Był tak samo dwumiejscowym górnopłatem o mieszanej konstrukcji i stałym podwoziu. Następca „Czapli" i R-XIII miał być samolot LWS-3 „Mewa" o prędkości 360 km/h, równorzędna z niemieckim Henschlem-126. Produkcję „Mew" rozpoczęto w 1939 r. i pierwsze dwa samoloty seryjne znalazły się w jednostkach wojskowych we wrześniu 1939 r.

II. FRANCJA 1940 R.

Gdy 7 tys. polskich lotników przedostało się po wrześniu 1939 r. do Francji, zostały tam utworzone polskie jednostki lotnicze organizowane w Montpellier i Lyon-Bron. Największą polską jednostką była Grupa Myśliwska GC I/145 wyposażona w 36 samolotów Morane-406, następnie Caudron 714 „Cyclone", a w końcu w Bloch 152. Utworzono też 6 polskich kluczy po 3—6 samolotów Morane 406, Bloch 152, Hawk 75 lub Dewoitine 520 — przydzielonych do francuskich grup myśliwskich. Ponadto zorganizowano 6 kluczy wyposażonych w samoloty Koolhoven FK-58 i Bloch 152 — broniących miast francuskich. Zorganizowana została także polska grupa bombowa latająca na samolotach dwusilnikowych Bloch 210 oraz Martin 167 i grupa rozpoznawcza na Potezach 63-11, lecz obie nie zdążyły wejść do działań na froncie. Polskie jednostki we Francji były wyposażone w 150 samolotów myśliwskich i około 50 rozpoznawczych i bombowych. W kampanii francuskiej (10.5—26.6.1940) 150 polskich pilotów zestrzeliło 51 samolotów nieprzyjaciela (lotnictwo myśliwskie zestrzeliło 684 samoloty).



Wrzesień 1939. Maskowane słomą samoloty myśliwskie.

Samoloty polskich jednostek lotniczych we Francji nosiły francuskie znaki rozpoznawcze na skrzydłach (czerwono-biało-niebieskie koła) i usterzeniu (czerwono-biało-niebieski pas na sterze kierunku), zaś na bokach kadłuba nosiły polskie szachownice, co prawda malowane nieprawidłowo, gdyż z górnym prawym kwadratem czerwonym, a nie białym. Niekiedy były one malowane na znakach francuskich które prześwitywały spod szachownicy.

MORANE-SAULNIER MS-406

Ten jednomiejscowy dolnopłat mieszanej konstrukcji (metalowo-drewnianej) i z wciąganym podwoziem był podstawo[illegible]ancuskim samolotem myśliw[illegible]. Produkowany był od 1938 r. Samoloty tego typu zakupiło polskie lotnictwo w 1939 r., lecz nie wysłano ich do Polski przed zakończeniem kampanii wrześniowej. W 1940 r. około 95 MS-406 służyło polskim jednostkom lotniczym we Francji. Samolot ten był udanym myśliwcem, lecz trochę ustępował niemieckim Me-109.

CAUDRON C-714 „CYCLONE"

C-714 „Cyclone" był nieudanym lekkim myśliwcem, którego lotnictwo francuskie zakupiło tylko 53 sztuki lecz nie używało. Przydzielono je polskiej Grupie Myśliwskiej 1/145, lecz gdy zaczęły powtarzać się wypadki rozsypania się samolotów w powietrzu — zastąpiono je samolotami Bloch 152. „Cyclone" był jednomiejscowym drewnianym dolnopłatem z wciąganym podwoziem, wyposażonym w silnik o zbyt małej mocy. Na samolotach tych nasi piloci zestrzelili 12 samolotów nieprzyjaciela.

BLOCH MB-152

Był to nowoczesny samolot myśliwski produkowany od 1939 r. w dwóch odmianach: MB-151 z silnikiem 920 KM i MB-152 z silnikiem 1080/1100 KM. Ten jednomiejscowy dolnopłat miał metalową konstrukcję i wciągane podwozie. Grupa Myśliwska 1/145 i polskie eskadry używały łącznie około 70 samolotów Bloch 151 i 152.

DEWOITINE D-520

D-520 był nowoczesnym metalowym dolnopłatem myśliwskim z wciąganym podwoziem w silnik rzędowy. Produkowany był od 1940 r. Dwie polskie eskadry używały 12 samolotów tego typu.

KOOLHOVEN FK-58

FK-58 był holenderskim samolotem myśliwskim, którego Francja zakupiła 18 sztuk. Używany był przez polskie eskadry obrony miast. Był on nowoczesnym dolnopłatem mieszanej konstrukcji z wciąganym podwoziem i wyposażony w silnik gwiazdowy.

CURTISS HAWK 75A

W latach 1939—1940 Francja zakupiła w USA nowoczesne dolnopłaty myśliwskie HAWK 75A wyposażone w silnik gwiazdowy. Dwie polskie eskadry używały 13 samolotów Hawk.

DEWOITINE D-501

Był to przestarzały dolnopłat myśliwski ze stałym podwoziem. Polski Treningowy Dywizjon Myśliwski w Lyon-Bron używał do lotów bojowych 11 samolotów tego typu.

POTEZ 63-11

Dwusilnikowy samolot rozpoznawczy Potez 63-11 był używany we Francji od 1938 r. Był to nowoczesny dolnopłat metalowy. Na samolotach tego typu została przeszkolona polska Grupa Rozpoznawcza, lecz nie zdążyła ona wziąć udziału w działaniach bojowych.

MARTIN 167 F

W 1940 r. Francja zakupiła nowoczesne dwusilnikowe trzymiejscowe samoloty bombowe Martin 167, których niewielka liczba zdążyła przybyć do Francji przed jej upadkiem w czerwcu 1940 r. Kilkanaście samolotów tego typu otrzymała polska Grupa Bombowa, która była przeszkolona, lecz nie zdążyła wejść do akcji.

(dokończenie nastąpi)



Powyżej: Samoloty obserwacyjne R-XIII D zwane także pasikonikami; U dołu „Karasie" z 42 eskadry 4 Pułku Lotniczego w Toruniu.



SAMOLOTY LOTNICTWA POLSKIEGO

Teren walk	Typ samolotu	Przeznaczenie	Moc silnika KM	Rozpiętość m	Ciężar całkowity kG	Prędkość max. km/h	Uzbrojenie	Bomby kG	Użyto szt.
POLSKA 1939	PZL P-11c	myśl.	645	10,72	1 550	375	2—4 k.m.	—	106
	PZL P-11a	yśl.	517	10,72	1 520	346	2 k.m.	—	30
	PZL-23 B „Karaś"	rozp.-bomb.	680	13,95	3 138	319	3 k.m.	700	122
	PZL-37 B „Łoś"	bomb.	2 × 918	17,93	8 500	445	3 k.m.	2 200	45
	R-XIII D	obs.	220	13,2	1 330	185	1 k.m.	—	56
	RWD-14 „Czapla"	obs.	420	11,9	1 700	250	1 k.m.	—	38
FRANCJA 1940	Morane MS-406	myśl.	860	10,7	2 425	480	1 dz. 3 k.m.	—	95
	Caudron C-714	myśl.	500	8,9	1 880	460	4 k.m.	—	38
	Bloch MB-152	myśl.	1 100	10,5	2 670	515	2 dz. 2 k.m. lub 4 k.m.	—	70
	Dewoitine D-520	myśl.	910	10,8	2 770	530	1 dz. 4 k.m.	—	12
	Curtiss Hawk 75 A	myśl.	1 050	11,4	2 590	530	4—6 k.m.	—	13
	Koolhoven FK-58	myśl.	1 080	11,0	2 540	502	4 k.m.	—	16
	Potez 63-11	rozp.	2 × 670	16,0	3 540	460	3 k.m.	—	24
	Martin 167 F	bomb.	2 × 1200	18,7	7 620	446	5 k.m.	900	6*

*) nie skierowano do walki

ASTRONAUTYKA

I TECHNIKA RAKIETOWA

NASA zapowiedziała przeprowadzenie startu sondy typu „Mariner" w końcu roku 1973. Celem ma być tym razem fotografowanie planet Wenus i Merkury. Pojazdem rakietowym, który wyniesie sondę, będzie „Atlas-Centaur".

★

W USA nie wyklucza się skreślenia kilku zapowiedzianych wypraw księżycowych w ramach programu „Apollo".

★

Stacje orbitalne są obecnie tematem licznych artykułów w prasie zachodniej. Omawiane są przeróżne projekty, w których podkreśla się doniosłość badań okołoziemskich.

★

Wytwórnia General Electric buduje dwa sztuczne satelity meteorologiczne (doświadczalne) typu „Nimbus E i F". Satelity mają być umieszczone w Kosmosie w latach 1972 i 1973.

★

Jedno z wielkich przedsiębiorstw naftowych, działających na zachodzie, zamierza zamówić opracowanie własnego sztucznego satelity przeznaczonego do poszukiwań nowych złóż roponośnych.

★

Sztuczny satelita „Geos-2", umieszczony w przestrzeni kosmicznej w roku 1968, oraz specjalny statek badawczy marynarki USA typu „Vanguard" prowadzą od pewnego czasu badania w rejonie Porto-Rico. Chodzi o precyzyjne ustalenie prawie 25-metrowej „depresji" rozciągającej się na obszarze 500 na 200 km. „Depresja" ta rejestrowana jest przez magnetometry umieszczone na pokładzie sztucznego satelity. W miejscu badanym głębokość morza sięga 8 tys. m.

★

Europejska Organizacja Badań Kosmicznych (ESRO) założona została w 1962 roku, a działalność rozpoczęła w roku 1964. W programie ESRO uczestniczy 10 państw — Belgia, Dania, Hiszpania, Francja, NRF, Italia, Holandia, Szwecja, Szwajcaria i Wielka Brytania. Na liście osiągnięć ESRO znajdują się cztery sztuczne satelity (ESRO-II „Iris"; ESRO-I „Aurora"; Heos-I i ESRO-I Boreas) umieszczone w przestrzeni kosmicznej w latach 1968—1969 przy pomocy amerykańskich pojazdów rakietowych (Scout i Thor-Delta). Do roku 1975 planowane jest umieszczenie w Kosmosie pięciu sztucznych ciał niebieskich, przy czym dwa ostatnie mają być wyniesione przy pomocy własnego już pojazdu rakietowego typu Europa-II.

★

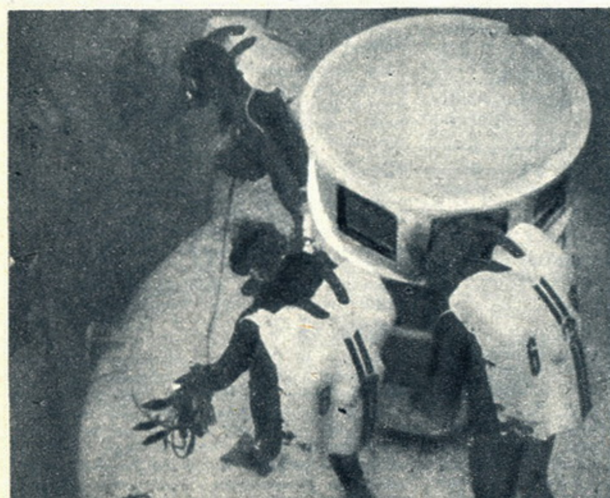
Na rok 1978 planowane jest wysłanie sondy automatycznej na planetę Jowisz. Sonda miałaby masę około 790 kg, w tym około 150 kg stanowiłoby wyposażenie.

★

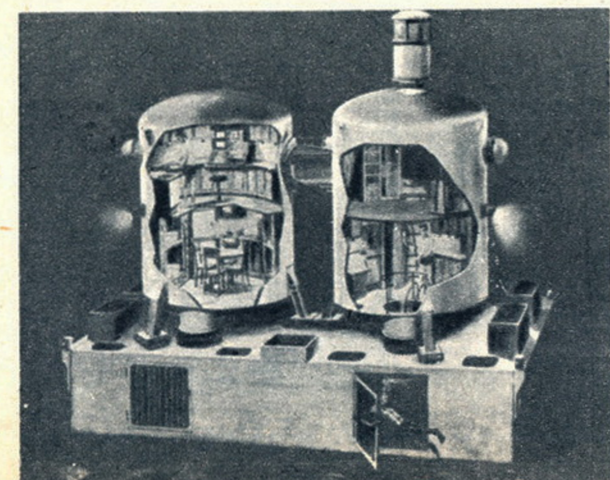
Z oryginalną ofertą do uczonych zwróciła się NASA. Zaproponowano mianowicie zgłaszanie projektów badań kosmicznych, które mogłyby podjąć krążące satelity naukowe takie jak OGO-1, OGO-3, Explorer-31 i 33, OSO-3 i OSO-4. Zainteresowane instytucje i uczeni mają zgłaszać swe propozycje do dnia 30 sierpnia.

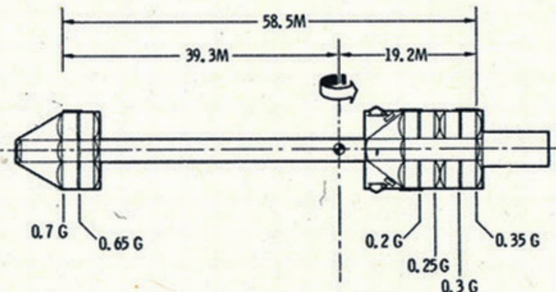
★

Na Morzu Karaibskim prowadzone były intensywne badania biologiczne związane ściśle z przyszłymi wyprawami kosmicznymi. W opracowanym specjalnie batyskafie zanurzonym na głębokości 15 m przebywało pięć kobiet. Batyskaf „Tektite-II" składał się z dwóch części cylindrycznych o średnicy 3,85 m i wysokości 5,5 m. Grupa pięciu „akwanautek" przebywała od 15 do 30 dni i spośród nich NASA zamierza wybrać kandydatkę do lotu w Kosmos. Program prac badawczych przewidziano na 7 miesięcy (rozpoczęto go w dniu 1 kwietnia), w ciągu którego to okresu dokonanych zostanie 17 różnych wypraw podwodnych.



Doświadczenia podwodne są doskonałym przygotowaniem przyszłych kosmonautów. Powyżej: kobiety-akwanauci przy swej podwodnej „stacji orbitalnej" typu „Tektite" zanurzonej na głębokości 15 m. Warto zwrócić uwagę na kształt zasobników tlenowych podobnych do noszonych przez astronautów w wyprawach księżycowych. Poniżej — Ogólny widok podwodnej pracowni „Tektite" wyposażonej w nowy system zasilania w tlen.

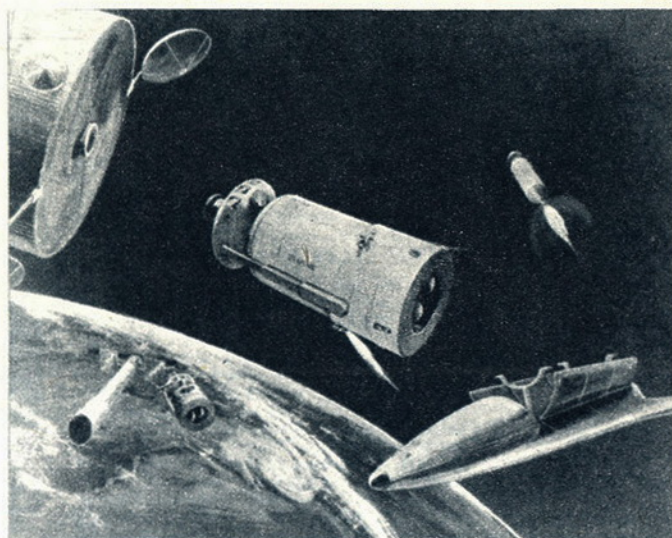


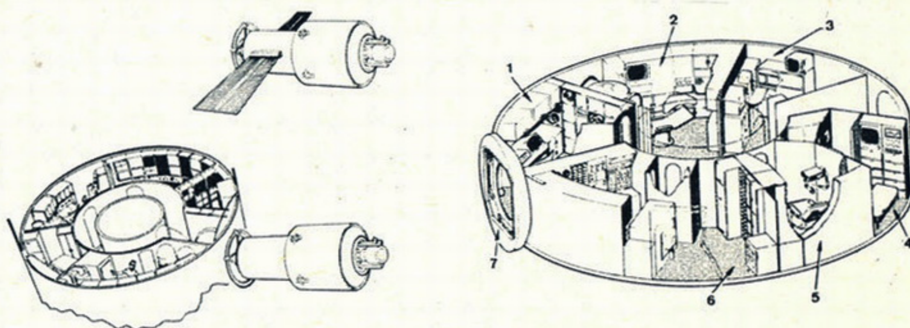


Z lewej — jeden z projektów dziesięcioosobowej stacji orbitalnej (pracowni). Długość całkowita 58,5 m. Obrót wokół osi zaznaczonej na rysunku — 4 obr/min. Na rysunku podano wartości przeciążeń występujące na poszczególnych podzespołach stacji. Człon z lewej strony poddawany jest sztucznie wywołanej grawitacji co ułatwi pobyt załodze.

★

Poniżej — Tak mniej więcej, jak na tym rysunku, będzie wyglądać zaopatrywanie w materiały pędne i żywność przyszłościowych pracowni orbitalnych.





Od lewej — dwa projekty podzespołów stacji orbitalnej. Jeden wyposażono w dużych rozmiarów baterie słoneczne, podobnie jak kosmiczne statki radzieckie typu „Sojuz".

Od prawej — projekt orbitalnej pracowni biomedycznej. Oznaczenia: 1 — przedział kontroli; 2 — pracownia; 3 — przedział pomiarowy; 4 — izolatka; 5 — przedział zabiegowy; 6 — pracownia biologiczna; 7 — śluza-właz umożliwiająca połączenie ze statkiem dostawczym.

NOWY SATELITA — INTERKOSMOS—3

Zgodnie z programem współpracy krajów socjalistycznych w dziedzinie badania i wykorzystania przestrzeni kosmicznej do celów pokojowych, w dniu 7 sierpnia br. w Związku Radzieckim został wyrzucony satelita „Interkosmos-3".

Na pokładzie sputnika znajduje się radziecka i czechosłowacka aparatura naukowa. Kierowanie lotem prowadzi wyłoniona grupa specjalistów ZSRR i Czechosłowacji. Aparatura naukowa pracuje normalnie.

Naukowe instytuty w Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Polsce i Związku Radzieckim będą prowadziły, w myśl uzgodnionego programu, naziemne pomiary promieniowania o małej częstotliwości pochodzącego z jonosfery.

Tegoż dnia w Związku Radzieckim na orbicie ziemskiej umieszczono sztucznego satelitę „Kosmos-355".

Osiągnięcia i możliwości małego rakietnictwa

Najnowszą dziedziną modelarstwa, chociaż o starych tradycjach, jest małe rakietnictwo. Rozwijać się zaczęło właściwie od 1957 roku, przełomowej daty, kiedy to umieszczony został na orbicie ziemskiej pierwszy sztuczny satelita Ziemi zbudowany w ZSRR. Pierwsze doświadczenia dokonywane były przy pomocy dużych rakiet budowy amatorskiej, w których nie obowiązywały jakieś przepisy bezpieczeństwa. Z biegiem lat powstał model rakiety zupełnie bezpieczny w obsłudze i działaniu. Powstały silniki produkcji fabrycznej, wykluczające prace samodzielne, a zatem niekontrolowane i niebezpieczne. Rozpoczęto budowę modeli o różnych wartościach ciągu silników. Wreszcie przyszedł czas organizowania imprez dla modeli rakiet. Tworzą się osobne podkategorie — modeli rakietoplanów; z dodatkowym obciążeniem regulaminowym; modele przeznaczone do osiągania maksymalnej wysokości oraz modele przeznaczone do jak najdłuższego przebywania w powietrzu podczas opadania na spadochronie. Wreszcie małe rakietnictwo otrzymuje swój kodeks sportowy w FAI, ma własną podkomisję w CIAM, organizowane są imprezy międzynarodowe, a w roku bieżącym we wrześniu w Jugosławii odbędą się pierwsze mistrzostwa świata modeli rakiet.

Obrazem rozwoju małego rakietnictwa może być poniższe zestawienie najważniejszych, pionierskich wydarzeń licząc od 1946 roku:

Rok 1946 — Modelarz radziecki P. Anochin zabudował na modelach kartonowych mały silnik rakietowy sporządzony ze zwiniętej, palnej taśmy filmowej.

Rok 1947 — W Wielkiej Brytanii pojawił się mały fabrycznie produkowany silnik rakietowy na stały materiał pędny (produkt Imperial Chemical Industries). Silnik o nazwie „Jetex" stał się wzorem dla licznych późniejszych konstrukcji np. „Tajfun" w Jugosławii czy „Synjet" w CSRS. Ciąg statyczny silnika „Jetex" w zależności od typu wahał się w granicach od 13 do 49 G.

Rok 1957 — W USA powstaje narodowe stowarzyszenie modelarzy rakietowych (NAR). Założycielem jest Harry G. Stine.

Rok 1958 — W Krasnodarze (ZSRR) zbudowano model rakiety trzystopniowej, który wystartował pomyślnie.

Rok 1959 — W Kostino (ZSRR) w miejscowej stacji Młodych Techników przeprowadzono starty wielostopniowych modeli rakiet.

Rok 1959 — W USA przeprowadzono pierwsze zawody modeli rakiet.

Rok 1960 — Podręcznik rakietnictwa amatorskiego (Rocket Manual for Amateurs) napisany przez Bertranda Brinley'a ukazuje się w USA.

Rok 1960 — W Krasnodarze (ZSRR) przeprowadzono miejscowe zawody modeli rakiet.

Rok 1962 — Pierwsze w Europie zawody modeli rakiet zorganizowano w Polsce w Krakowie. Uczestniczyło w nich 120 zawodników.

Rok 1962 — W końcu tego roku FAI ukazuje małe rakietnictwo jako nową dyscyplinę sportu modelarskiego.

Rok 1963 — Moskiewska Stacja Młodych Techników wydaje książkę — zbiór prac modelarzy rakietowych pt. „W niebie — modele rakiet".

Rok 1964 — W Czechosłowacji ukazuje się książka „ABC — raketoveho modelarstvi" — napisana przez Rumlera, Czernego i Szafka.

Rok 1965 — W ZSRR przeprowadzono pierwsze zawody modeli rakiet wg przepisów FAI. Były do IV zawody okręgu moskiewskiego. Model rakietoplanu Jewgenia Synkowa utrzymał się w powietrzu 3 min. 16 s.

Rok 1966 — W Czechosłowacji (Dubnica) zorganizowano pod patronatem FAI pierwsze międzynarodowe zawody modeli rakiet. Uczestniczyło 48 zawodników z CSRS, Węgier, USA, Bułgarii, NRD i Polski.

Rok 1966 — Opracowany zostaje oficjalny kodeks Modelarstwa Rakietowego FAI. Dotychczasowe imprezy rozgrywane były wg kodeksu prowizorycznego.

Rok 1969 — Zgłoszono do FAI pierwsze rekordy modeli rakiet ustalone zgodnie z obowiązującymi przepisami. W kategorii modeli rakietoplanów — Tammy Benson — USA — 143 s; w kategorii modeli wysokościowych z obciążeniem — Sven Englund — USA — 196 m; w kategorii modeli na długotrwałość lotu — Jess Medina — USA — 209 s. W kategorii otwartej — udźwig regulaminowy — Ball — Hagedorn — USA — 603 m.

Rok 1969 — Zanotowano pierwszy udany lot rakietoplanu zdalnie kierowanego na XI zawodach ogólnokrajowych w USA.

Rok 1970 — 25 lutego FAI zatwierdziła trzy pierwsze rekordy międzynarodowe w klasie modeli rakiet. Modele rakiet, długotrwałość lotu (odzyskiwanie modeli przy pomocy spadochronu) — Jess Medina USA — 209 s. Rakietoplany I — długotrwałość — Robert Dunbar — USA — 230 s. Rakietoplany II — długotrwałość — Eleanor Stine — 120 s.

Najsilniej rozwija się modelarstwo rakietowe w USA, gdzie powstaje m. in. przemysł półfabrykatów, a szczególnie (od około 1960 roku) silników różnych typów. W Europie modelarstwem rakietowym zajmują się przede wszystkim w ZSRR, CSRS, Polsce, Jugosławii i Szwecji. W niektórych państwach, jak na przykład w Wielkiej Brytanii i NRF istniejące skomplikowane i stare przepisy prawne utrudniają rozwój modelarstwa rakietowego. We Francji np. prowadzone są prace raczej amatorskie to znaczy z dużymi rakietami nie podlegającymi przepisom modelarskim. Ostatnio do „klubu małego rakietnictwa" dołączyli modelarze z Australii.

W ciągu minionych trzynastu lat modelarstwo rakietowe rozwinęło się niezwykle, zyskując należne miejsce wśród innych dziedzin sportu lotniczego z jednej strony oraz wychowania technicznego z drugiej. Spróbujmy wymienić osiągnięcia małego rakietnictwa, w naszym pojęciu najważniejsze. Przede wszystkim dzięki modelarstwu rakietowemu dzieci i młodzież rozszerzyć mogli (jeśli nie zdobyć w ogóle) szereg wiadomości i doświadczeń niemożliwych do uzyskania tylko poprzez lektury czy nawet oglądanie filmów i telewizji. Nauka techniki rakietowej i astronautyki elementarnej, bo tak ten proces można nazwać, przebiegała bezpośrednio. Prostota konstrukcyjna szkolnych modeli rakiet umożliwia budowę nawet najmłodszym, o czym przekonać się łatwo na każdych zawodach. Uprawianie małego rakietnictwa zmusza wprost do dalszych, samodzielnych dociekań. Stąd pogoń za prasą i książką fachową. Mała rakieta, a ileż w niej tkwi zagadek. Poleci wyżej, gdy określone będą pewne wartości optymalne: masy, ładunku użytecznego, ciągu silnika, wielkości przekroju poprzecznego, usterzenia, wyważenia i wielu innych. A wpływ wiatru, a skomplikowane sprawy stateczności statycznej i dynamicznej, układ i kształt modelu — oto garść zaledwie zagadnień, z którymi, jeśli nie dziś to jutro, zetknąć się musi młody modelarz rakiet.

Jednym słowem, małe rakietnictwo dosłownie „przy okazji" skłania do myślenia, do stałych poszukiwań i odkryć. I chyba to jedna z niebagatelnych wartości. Lata biegły szybko, ale i postęp w małym rakietnictwie wyprzedził niejednokrotnie inne dziedziny modelarstwa. W 1961 roku pojawiły się rakietoplany. Dziś modele te doprowadzono do wysokiej doskonałości. W roku 1962 pojawiła się pierwsza radioaparatura zabudowana na pokładzie rakietoplanu, a w roku 1967 ukazały się nadajniki fabrycznej produkcji. W roku bieżącym odnotować można zastosowanie również fabrycznej aparatury pomiarowej dla modeli rakiet. Chodzi o bardzo proste w konstrukcji termometry, następnie potencjometry do określania w locie położenia kadłuba na trzech osiach obrotu oraz o czujniki umożliwiające określenie prędkości lotu. Wszystkie wartości, mierzone w ciągu kilkunastosekundowego lotu przekazywane są dzięki mikronadajnikowi do odbiornika naziemnego i tu mogą być zarejestrowane, służąc samodzielnym pracom, swego rodzaju próbkom pracy naukowej. Niezbędna staranność, umiejętność obsługi aparatury, wreszcie zadowolenie, że start modelu nie jest tylko zabawą to również czynniki niebagatelne. Kto wie, czy rozwój bardzo prostych urządzeń elektronicznych, które już obecnie są stosowane w modelach rakiet, nie wpłynie na wykorzystanie małych rakiet do prawdziwego, zawodowego badania najniższych warstw atmosfery ziemskiej.

Elektronowe maszyny liczące znamy już stosunkowo dawno ale dopiero pierwsze programy obliczeniowe opracowano właśnie w młodym modelarstwie rakietowym w roku 1969. Szczególnie cenne rezultaty osiągnięto przy obliczeniach balistycznych, a zatem związanych z ruchem modelu gdy poszczególne czynniki szybko się zmieniają. Dwa lata temu rozpoczęto systematyzację pojęć związanych z mechaniką lotu — aerodynamiką małych rakiet. Dotychczasowe założenia opierały się na doświadczeniach prowadzonych z rakietami dużymi, ściślej pociskami rakietowymi. Doświadczenia bezcenne, mające ogromną literaturę, ale nie zawsze pasujące do modeli poruszających się w innym zakresie prędkości i nie ustatecznionych tak jak pociski.

Małe rakietnictwo w Polsce ma do odnotowania osiągnięcia pionierskie uznane na całym świecie. Byliśmy przecież pierwszymi w Europie, organizując osiem lat temu zawody modeli rakiet o puchar Kazimierza Siemienowicza. W Polsce ukazała się pierwsza książka o modelarstwie rakietowym. Nasze metody pomiaru wysokości lotu były również pracami pionierskimi. Posiadamy ośrodek modelarstwa rakietowego APRL w Krakowie, bardzo ruchliwe kluby w Toruniu i Muszynie, Katowicach i Skarżysku, wreszcie wyprodukowaliśmy silniki o standardach nie ustępujących zagranicznym. Zaledwie dwa lata temu rozpoczęto prace nad modelami redukcyjno-latającymi, a obecnie (wg opinii ekspertów zagranicznych) modele wykonywane przez naszych modelarzy wyróżniają się spośród innych.


Modele redukcyjno-latające rakiet są na pewno naszą specjalnością. Oto pojazd rakietowy „Sojuz" zbudowany przez Mariana Krzyżanowskiego z Aeroklubu Pomorskiego (z lewej). Pomaga Jerzy Witkowski. Zdjęcie: B. K.

Modelarstwo rakietowe jest dziedziną niezwykle dynamiczną. Coraz to powstają nowe konstrukcje, układy, wyposażenia itp., a wszystko to sprzyja w coraz to większym stopniu upowszechnieniu przodującej z technik — techniki rakietowej.

PAWEŁ ELSZTEIN

WŚRÓD MISTRZÓW LOTNICZEGO ROZPOZNANIA

ROZPOZNANIE, to jedno z najtrudniejszych zadań bojowych, jakie stoją przed lotnictwem. Stara to prawda, tak stara jak samo lotnictwo. Nic, co żyje na ziemi, nie ukryje się przed spojrzeniem z powietrza. Nic, a więc również wojsko, pomimo coraz bardziej przemyślnego maskowania.

Rozpoznanie lotnicze prowadzone jest przede wszystkim na korzyść wojsk lądowych. Celem rozpoznania jest zdemaskowanie zamiarów, sił i środków przeciwnika, oraz optymalne wykorzystanie posiadanych własnych sił i środków. Ważność zadań rozpoznania lotniczego zmusza dowództwa do szczególnego wdrożenia załóg samolotów do obserwacji terenu, wykrywania obiektów wojskowych oraz usystematyzowania zebranych danych w taki sposób, aby mogły być szybko i należycie wykorzystane. I dlatego właśnie, doceniając dużą rolę rozpoznania lotniczego, Dowództwo Wojsk Lotniczych organizuje zawody rozpoznawcze, w których uczestniczą piloci i załogi ze wszystkich rodzajów lotnictwa.



Nikt nie wiedział, w chwili gdy lądował ten Su-7, że to właśnie ląduje zwycięzca zawodów, kpt. pil. Leszek Szutowski.



Zanotować dane radiowe i meteorologiczne. Chwila zadumy. Pierwsze wrażenia lotnicze dnia. Co przyniesie? Sukces, czy może...

Mig-21 na start! Zawodnicy startowali na wszystkich typach samolotów bojowych.



Zawody rozpoznawcze, jakie miały miejsce w roku bieżącym, składały się z szeregu konkurencji lotniczych, w czasie których załogi miały wykonać określone regulaminem zadania lotniczo-rozpoznawcze. Dla przykładu, zadanie jednej z konkurencji obejmowało między innymi takie elementy, jak wykrycie i ustalenie rejonu rozmieszczenia stanowisk startowych ruchomych i stałych wyrzutni rakietowych przeciwnika, rozmieszczenie stacji radiolokacyjnych, stanowisk dowodzenia, sposób i stopień maskowania, podstawowe cechy demaskujące obiekty i ich stopień rozpoznawalności z powietrza i wiele innych elementów mających na celu pełne opracowanie systemu obrony przeciwnika i jego środków napadu, szczególnie jądrowego.

Oczywiście, zebrane wzrokowo dane z rozpoznania. załogi musiały potwierdzić, wykonując zdjęcia fotograficzne.

Cechą charakterystyczną tegorocznych zawodów rozpoznawczych była ich realność, czyli maksymalne upodobnienie działania załóg do działania w warunkach bojowych. Wojska OPK i lądowe, biorące udział w ćwiczeniach, również wykonywały swoje własne zadania szkoleniowe. Skomplikowany system łączności radiowej eliminował podsłuch meldunków przez niepowołane osoby, w tym i załogi startujące w zawodach, w stopniu całkowicie uniemożliwiający korzystanie z cudzej pracy i obserwacji.

Zawody przebiegały sprawnie, konkurencje następowały szybko po sobie. Oczywiście, w zawodach brali udział zwycięzcy z lat ubiegłych, w tym jeden ze „starych" bombowców, kpt. pil. **Teofil Matuszewski**, który kilkanaście już lat lata na bombowcu odrzutowym, oraz kpt. pil. **Adam Cieślak**, reprezentujący jednostkę myśliwsko-szturmową, latający aktualnie na naddźwiękowym Su-7.

Komisja zawodów miała mnóstwo pracy z właściwym i drobiazgowym ocenieniem wykonania zadania przez załogi. Szale zwycięstwa wahały się długo, do zakończenia ostatniej konkurencji. A lot ten, odbywany w godzinach popołudniowych, przy nisko stojącym na niebie słońcu, nie był łatwy. Głównym zadaniem lotu było wykonanie zdjęć fotograficznych celu. Cel, ukryty wśród lasów, trudno rozpoznawalny, pogrzebał szansę wielu kandydatów na zwycięzców.

Ostatecznie, w kategorii załóg jednoosobowych zwycięzcą został kpt. pil. **Leszek Szutowski**, który na zawodach startował na Su-7. Zwycięzca ukończył OSL w 1961 roku i ma na własnym koncie już ok. 1400 godzi spędzonych w powietrzu, z tego kilkaset na naddźwiękowym Su-7.



Dowódca zwycięskiego zespołu Lotniczej Służby Fotograficznej sierż. A. Piontek przyjmuje puchar od gen. bryg. pil. Tadeusza Krepskiego.



Kpt. pil. Zdzisław Dziedzic w kabinie swego Su-7 na chwilę przed startem. Pomaga mu mechanik, sierż. Józef Chałaściński, pięć lat obsługujący już naddźwiękowe odrzutowce.

Załoga, która okazała się najlepszą w kategorii załóg wieloosobowych. Od lewej: kpt. pil. Józef Jakubas, kpt. nawig. Bronisław Porzuczek, sierż. strzelec-rtg. Rajmund Skierzkowski.

— Najtrudniejszą dla mnie była ostatnia konkurencja. Po pierwsze z uwagi na nisko, ukośnie świecące słońce, choć z tym dałem sobie radę stosunkowo łatwo? Jak? To proste! Pierwsze zajście do fotografowania zrobiłem ze słońcem. A gdy dokładnie wykonałem pierwsze zajście, następne były właściwie formalnością. Drugą trudnością, którą odczułem mocno we wszystkich konkurencjach, były trudności pilotażowe, jakie występowały na moim Su, przy utrzymywaniu małej prędkości lotu, takiej, jaką nakazywał mi regulamin zawodów. Samolot dosłownie wisiał na „rzęsach". To rozprasza pilota, utrudnia obserwację ziemi.

— Ale najważniejsze — wtrącił się do rozmowy kpt. pil. Adam Cieślak — że zwyciężyłeś, że zwycięstwo pozostanie w jednostce.

W kategorii załóg wieloosobowych, zwyciężyła załoga w składzie: kpt. pil. **Józef Jakubas**, kpt. nawig. **Bronisław Porzuczek** i sierż. strzelec-rtg. **Rajmund Skierzkowski.**

— Wstyd by było, gdybyśmy się dali innym — odpowiedział na gratulacje kolegów dowódca załogi. — Zęby zjedliśmy przecież na rozpoznaniu, na zadaniach foto.

— Gdybyśmy nie wygrali, to by nam chyba nie pozwolili w domu wylądować! — uśmiecha się nawigator.

— Ale fakt, że w pierwszej konkurencji trochę nas poniosło, co?

— Fakt! — przyznaje nawigator. — Ale rozumiesz, nerwy...

W trójkę latają ze sobą ponad dwa lata. Zżyli się, zgrali w powietrzu, dobrze się zgrali, jeśli mogli sięgnąć po zwycięstwo. A patrząc na tablicę wyników widać, że przodowali od pierwszej konkurencji. Minimalna różnica dzieliła ich tylko od załogi kpt. pil. Teofila Matuszewskiego.

— Lepsi byli w tym roku — powiedział mi Matuszewski. — Mnie zgubił długi czas pracy nad celem. Długi to może nie był — dodaje zaraz. — Ale obecnie liczą się sekundy pracy! Za długo kręcisz się nad celem, przejdziesz jeszcze raz, to praktycznie, w warunkach bojowych, tracisz szansę powrotu do bazy. Komisja naliczyła mi właśnie trochę punktów karnych i bęc, wylądowałem na trzecim miejscu.

Oprócz załóg samolotów, w zawodach brały udział zespoły Lotniczej Służby Fotograficznej. Zadaniem ich była obróbka filmów przywiezionych z rozpoznania przez załogi, odczytywanie ich, montaż fotoszkiców i opisywanie ich. Liczył się czas pracy i, oczywiście, jakość.

Wśród zespołów LSF najlepszym okazał się zespół dowodzony przez sierż. Andrzeja Piontka. I jemu właśnie przypadł w udziale puchar od Dowódcy Wojsk Lotniczych.

Załogi i zespoły wróciły po zawodach do zwykłej służby w jednostkach macierzystych. Spotkają się na następnych zawodach rozpoznawczych. Obok starych, doświadczonych zawodników staną młodzi, również już doświadczeni, na równych prawach walczący o zwycięstwo.

Zmieniają się zwycięzcy, samoloty, elementy zadań rozpoznania. Ale samo rozpoznanie lotnicze pozostaje zawsze ważne, często decydujące o powodzeniu działań wojsk lądowych.

„Rozpoznanie jest fundamentem uderzenia". — powiedział do uczestników zawodów minister Obrony Narodowej gen. broni Wojciech Jaruzelski.

Z wagi tych słów, z wagi rozpoznania zdaje sobie sprawę każdy pilot. I ci, uczestniczący w zawodach, i ci wszyscy nie uczestniczący, a wykonujący swoje codzienne, trudne, ale piękne powietrzne zadania.

BOGDAN BARTNIKOWSKI

DE HAVILLAND DH-9 (9 A)

ANGIELSKI samolot rozpoznawczo-bombardujący konstrukcji De Havilland'a produkowany seryjnie podczas I Wojny Światowej w zakładach Airco oraz w 14 innych wytwórniach lotniczych. Do listopada 1918 r. wyprodukowano łącznie 2166 samolotów wersji DH-9 i DH9A z przeznaczeniem do różnych zadań. Samoloty te Sprzymierzeni użyli w walkach na europejskim froncie zachodnim i południowym oraz na Bliskim Wschodzie. Od 1917 r. ponad 50 samolotów DH-9 z jednostek RAF-u współpracowało z marynarką wojenną Sprzymierzonych w zwalczaniu niemieckich okrętów podwodnych u wybrzeży Anglii i Francji. Pod koniec wojny produkcję seryjną DH-9 z licencji uruchomiono także w Stanach Zjednoczonych.

W 1919 r. samoloty DH-9 w liczbie 12 maszyn wprowadzono do uzbrojenia polskiego lotnictwa. Sprzęt ten uzyskano w ramach bezzwrotnej pożyczki na dozbrojenie lotnictwa, udzielonej Polsce przez Wielką Brytanię. Samoloty DH-9 weszły w skład wyposażenia jednostek liniowych — 5 i 6 Eskadry Wywiadowczej, gdzie cieszyły się doskonałą opinią. Sprzęt ten przetrwał w jednostkach polskich do 1928 r. Poza Polską samoloty DH-9 były użytkowane z powodzeniem do lat trzydziestych w ZSRR, Holandii, Hiszpanii i Japonii. Konstrukcja samolotu mieszana. Napęd stanowiły silniki rzędowe (chłodzone cieczą) typu B.H.P., Fiat A12, „Liberty-12A", RR „Eagle" VIII, Napier „Lion" i Siddeley „Puma" w zakresie mocy 230—430 KM. Uzbrojenie: 1 zsynchronizowany k. masz. Vickers kal. 7.62 mm i 2 k. masz. Lewis. Synchronizacja systemu Constantinescu. Samolot zabierał dwie bomby o łącznym ciężarze 208 kG.

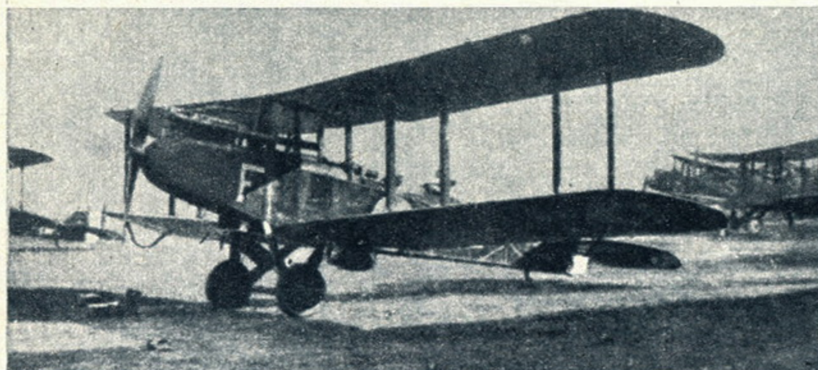
DANE TECHNICZNE

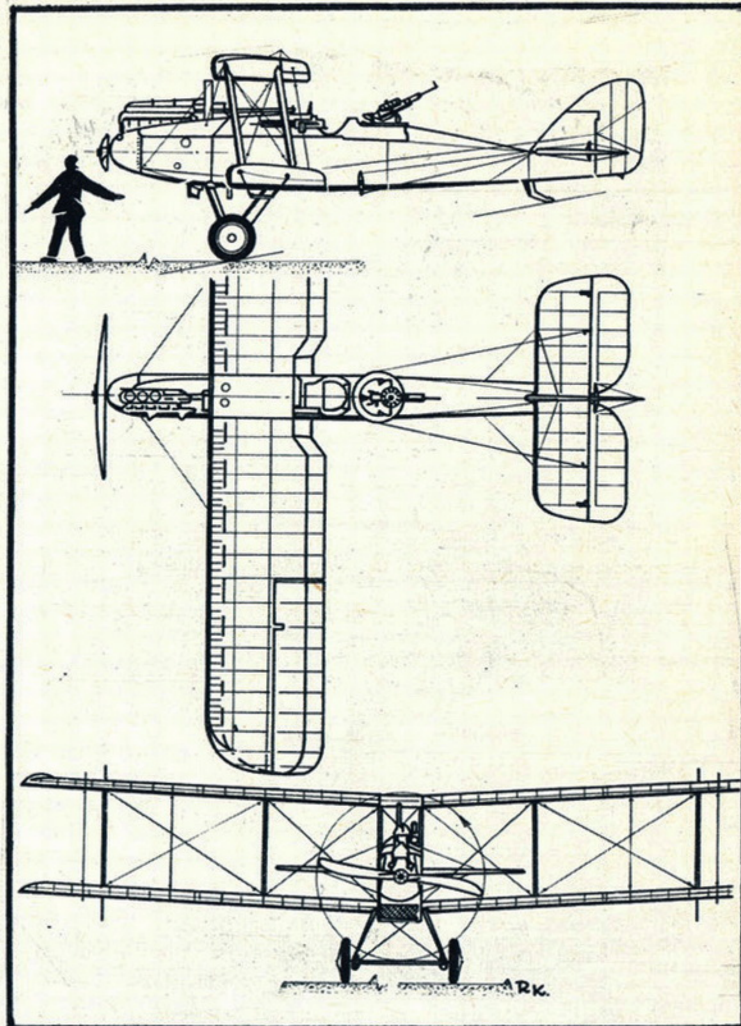
Wymiary: Rozpiętość — 12,8 m, długość — 9,20 m, wysokość — 3,39 m, pow. nośna — 36,5 m kw.

Ciężary: Ciężar własny — 994 kg, ciężar całkowity — 1490 kg.

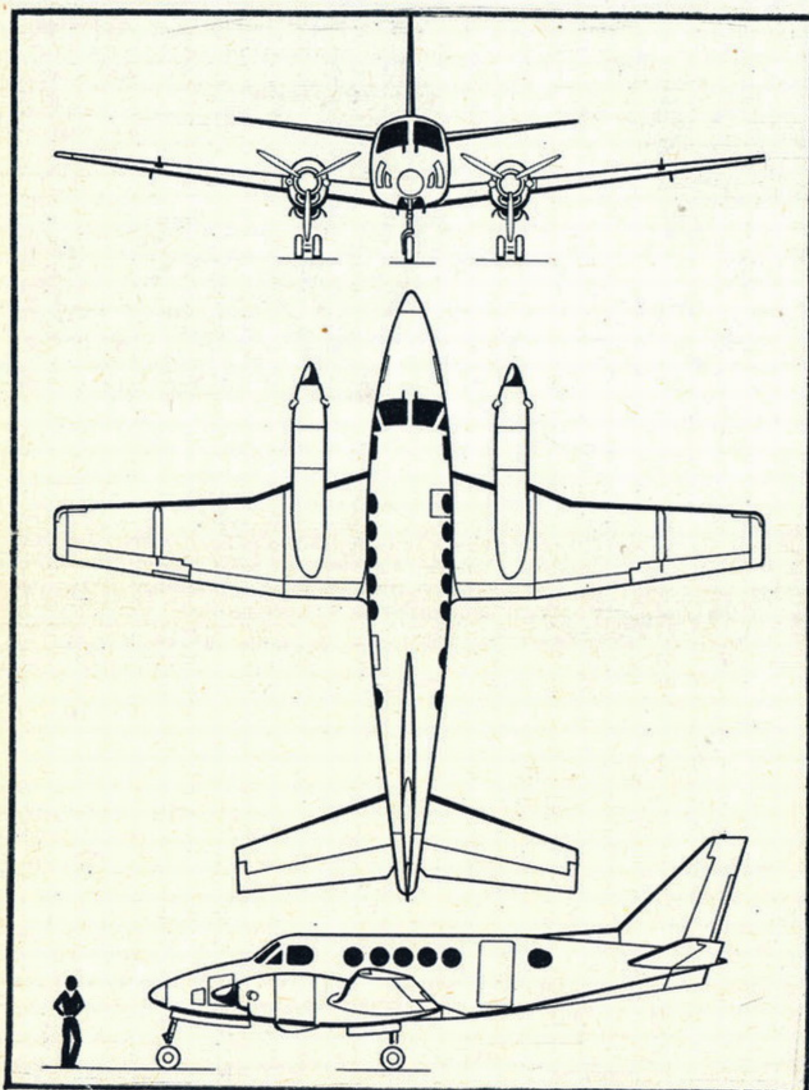
Osiągi: Prędkość max. — 190 km/h, prędkość przelotowa — 150 km/h, prędkość min. 70 km/h, pułap — 4720 m, zasięg — 450 km.

RYSZARD KACZKOWSKI





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



BEECHCRAFT „KING AIR-100"

JEST to nowy członek „rodziny" samolotów służbowych i małej komunikacji „King Air", nad którą zakłady Beechcraft pracują od 1964 r. Nowy samolot został po raz pierwszy zaprezentowany w maju 1969 r. Liczba zamówień świadczy o istnieniu dużego zapotrzebowania na samoloty tej klasy. Cena jednego samolotu wynosi 565 000 dol.

„King Air-100", podobnie jak poprzednie samoloty tej „rodziny", zbudowany został w układzie dwusilnikowego wolnonośnego dolnopłata konstrukcji całkowicie metalowej.

Skrzydła o charakterystycznym dla całej „rodziny" obrysie i profilu z grupy NACA 23000 poprawiono, zmieniając kształt krawędzi natarcia w pobliżu kadłuba i dodając kierownice strug w okolicy lotek (co pozwoliło na zmniejszenie prędkości przeciągnięcia). Dzięki wzmocnieniu konstrukcji, klapy można obecnie otwierać już przy 340 km/h. Konstrukcja dwudźwigarowa z duralu. Lotki ze stopu magnezowego.

Kadłub o przekroju kołowym mieści ciśnieniową kabinę dla 2 osób załogi i 6 pasażerów, których fotele mogą być ustawione w różny sposób, zależnie od wersji. Mieszczący się za kabiną bagażnik (230 kg) może być na życzenie nabywcy zamieniony na toaletę. Okrągłe okna kabiny wyposażone są w filtry polaryzacyjne. Obracając jedną z dwóch szyb można przyciemnić wpadające przez okno światło. Do wysokości 3 200 m w kabinie utrzymuje się ciśnienie jak na poziomie morza, a na wys. 6 400 m panuje ciśnienie jak na 2 400 m npm.

Podwozie trójzespołowe, z tym że zespoły główne mają podwójne koła. Na życzenie dostarczane są koła o obniżonym ciśnieniu, co pozwala użytkować samoloty na lotniskach gruntowych. Amortyzacja oleo-pneumatyczna; wciąganie podwozia — elektryczne.

Silniki turbośmigłowe PT6A-28 po 680 KM mają żywotność 1 500 h lotu (do remontu). Śmigła trójłopatowe, metalowe. Paliwo mieści się w zbiornikach w gondolach silnikowych oraz w miękkich zbiornikach w skrzydłach. (J.S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 14,00 m, długość — 12,18 m, wysokość — 4,68 m.

Ciężary: Ciężar własny — 2 905 kg, ładunek — 1 905 kg, ciężar całkowity — 4 810 kg.

Osiągi: Prędkość przelotowa (3 660 m) — 462 km/h, prędkość przeciągnięcia na klapach — 135 km/h, (bez klap — 165 km/h), wznoszenie — 11,2 m/s, pułap — 7 900 m, rozbieg — 366 m, dobieg — (z rewersem śmigieł) — 386 (241) m, zasięg (6 400 m; 440 km/h) — 1 850 km, zasięg max. — 2 000 km.





POLSCY PILOCI UCZESTNICY BITWY O ANGLIĘ

Szanowny Panie Redaktorze!

List mój dotyczy artykułu płka Wacława Króla w sprawie ustalenia listy nazwisk polskich pilotów, uczestników Bitwy o Anglię („Skrzydlata Polska", nr 14 z 5 kwietnia 1970 r.).

Chciałbym zaznaczyć, że wiadomości „królewskie" są bardzo ciekawe ale, niestety, w niektórych wypadkach mylne. Nie wydaje mi się, żeby było ważne kto w 1940 r., w czasie Bitwy o Anglię, był porucznikiem a kto podporucznikiem, bo każdy z nas nosił buławę marszałkowską w plecaku. Ale jeżeli kolega Król już chce być tak bardzo dokładny, to pragnę go poinformować, że J. Borkowski, Z. Kinel, P. Ostaszewski, P. Niemiec, T. Sawicz szewski, P. Niemiec, T. Sawicz i J. Falkowski (to ja — „Koń") byliśmy nie podporucznikami ale porucznikami. Nominacje na poruczników otrzymaliśmy we Francji, w styczniu 1940 r., z rozkazu Naczelnego Wodza, generała W. Sikorskiego.

Kolega Król nie jest pewny, czy Czesi brali udział w walkach. Pragnę więc zaznaczyć, że w dywizjonie RAF-u nr 32 walczyło trzech Czechów.

Załączam fotografię (reprodukowaną poniżej — przyp. red.) z czasów walki w 32 dywizjonie, na której stoją od lewej: ppor. **M. Waszkiewicz** (zginął 16 kwietnia 1941 r.), sierż. **K. Korber** (Czech), ppor. **Z. Janicki** (zginął w 1944 r.), ja w mundurze polskim noszonym we Francji oraz ppor. **W. Śniechowski** (zginął 8 grudnia 1941 r.).

Zgadzam się z kolegą Królem, że szkoda iż książka p. Jana Jokiela „Udział Polaków w Bitwie o Anglię" nie zawiera fotografii Polaków walczących w dywizjonach angielskich i że zostało pominiętych wiele nazwisk pilotów z tych dywizjonów. Nazwiska te można natomiast znaleźć w książce angielskiej „The narrow margin", napisanej przez D. Wooda i D. Dempstera.

Szkoda, że czytelnik książki J. Jokiela odnosić może wrażenie, że w walce o Wielką Brytanię brali udział tylko ci Polacy, którzy byli w dywizjonach 302 i 303. Pomimo to uważam, że książka jest bardzo dobra. Kilka nieścisłości można darować autorowi.

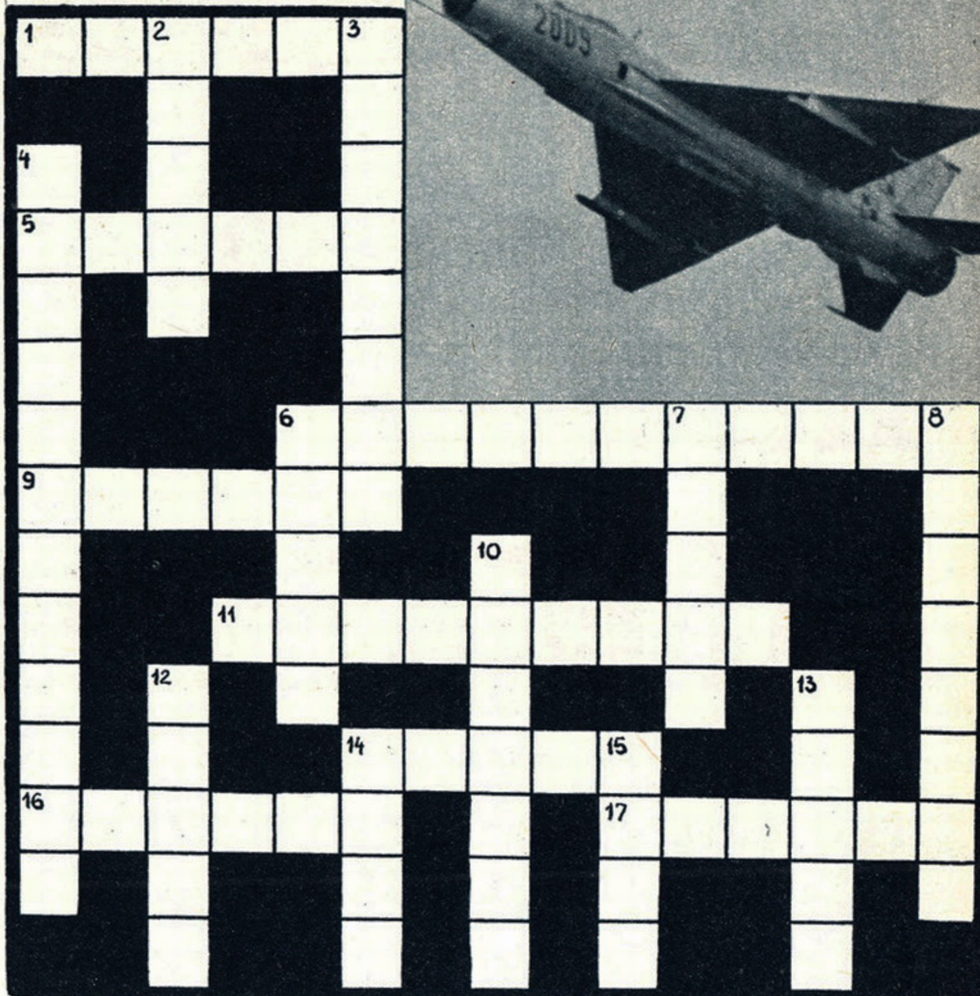
Przy okazji chciałbym poinformować o losach następujących kolegów (strony książki 60 do 63): por. **E. Antolak** — został w Anglii; kpt. **J. Czerny** — wrócił do Polski; por. **M. Domagała** — został w Anglii; por. **M. Gnys** — wyjechał do Kanady; kpt. **K. Goethel** — wyjechał do Kanady, gdzie zmarł w 1966 r.; por. **J. Kowalski** — został w Anglii; mjr **Z. Krosnodębski** — wyjechał do Kanady; ppor. **A. Oliński** — został w Anglii, ppor. **E. Szaposznikow** — został w Anglii.

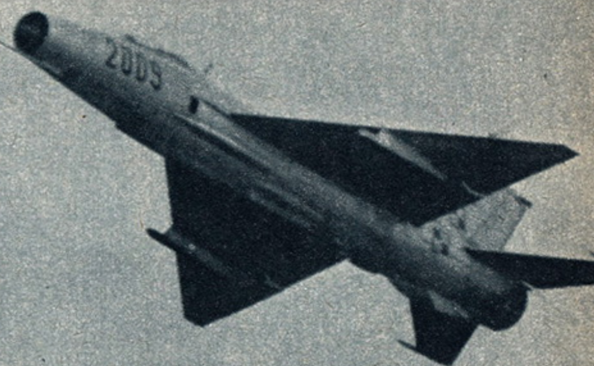
Są to wiadomości o kolegach, z którymi byłem w kontakcie.

Teraz małe sprostowanie na str. 102 książki J. Jokiela: zamieszczone tam zdjęcie przedstawia por. C. Główczyńskiego z por. K. Rębalskim i por. Z. Kinelem.

Przesyłam serdeczny uścisk dłoni dla Pana, Redaktorze

Jan Falkowski
ppłk dypl. pil. w st. spoczynku





Poziomo: 1 — cechuje oblatywacza; 5 — stosowany do malowania samolotów i szybowców dla ochrony przez korozją i wilgocią; 6 — zajmuje się projektowaniem i budową nowych samolotów; 9 — układ foteli w kabinie płatowca, jeden za drugim; 11 — część spadochronu, w której znajduje się czasza; 14 — wykonują je spadochroniarze; 16 — przedwojenny polski pilot balonowy; 17 — część śmigłowca, wytwarzająca siłę nośną.

Pionowo: 2 — powietrzny pojedynek, starcie; 3 — uczony badający ciała niebieskie i ich ruchy; 4 — urządzenie stosowane w samolotach pasażerskich, którego zadaniem jest przetworzenie powietrza do odpowiedniej temperatury, ciśnienia i wilgotności; 6 — przednia część skrzydła; 7 — uczący się latać; 8 — jeden z konstruktorów „RWD"; 10 — niszczy metalowe części samolotu; 12 — jedna z planet układu słonecznego; 13 — państwo, którego samoloty mają litery „OY" w znakach przynależności; 14 — rozmieszczenie samolotów w locie zespołowym; 15 — Imię Kożeduba — radzieckiego asa myśliwskiego (62 zestrzelone samoloty)

Opracował: **Edward Zytka**
zdjęcie — **St. Iwan.**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 30 sierpnia br. rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Krzyżówka".**

ROZWIĄZANIE „ARYTMOGRAFU"
z nru 29 z 19 lipca 1970 r.

Hasło: SZYBOWCOWY ZAKŁAD DOŚWIADCZALNY

Wyrazy pomocnicze: A — wznios, B — „Łoś", C — BOAC, D — DKD, E — kliny.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Antoni Kołdras** — Lubachów 40, k. Swidnicy Śl.; **Andrzej Wójcik** — Katowice, ul. Bratków 7/6; **Maria Mirochna** — Kraków — Nowa Huta, OS. Na Wzgórzach Krzesławickich, bl. 14/12.



POLSCY LOTNICY W II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Jak zawiera się w liczbach wysiłek polskich lotników podczas drugiej wojny światowej? — pyta **Stanisław Stanisławski z Łodzi.**

Nie sposób w kilku zdaniach zawrzeć wysiłku polskich lotników podczas drugiej wojny światowej. Sprawie tej poświęcona jest bogata literatura. Niejednokrotnie pisała też o tym „Skrzydlata", ostatnio m. in. w specjalnej wkładce do numeru z okazji Dnia Zwycięstwa (nr 19 z 10 maja 1970 r.).

Przypomnijmy jednak kilka najważniejszych liczb. Ogółem polskie jednostki lotnicze walczące na frontach drugiej wojny światowej wykonały ok. 110 tys. lotów bojowych, zniszczyły łącznie 1503 samoloty. Ponadto zestrzeliły 190 pocisków uskrzydlonych V-1 oraz zniszczyły wiele dział, czołgów, samochodów i innego sprzętu bojowego. Według danych szacunkowych w czasie drugiej wojny światowej zginęło około 2 500 polskich lotników.

SZKOLENIE LOTNICZE

Henryk Rząsa — Gdynia, Marian Kaźmierczak — Jabłonowo. Odpowiadamy na pytania.

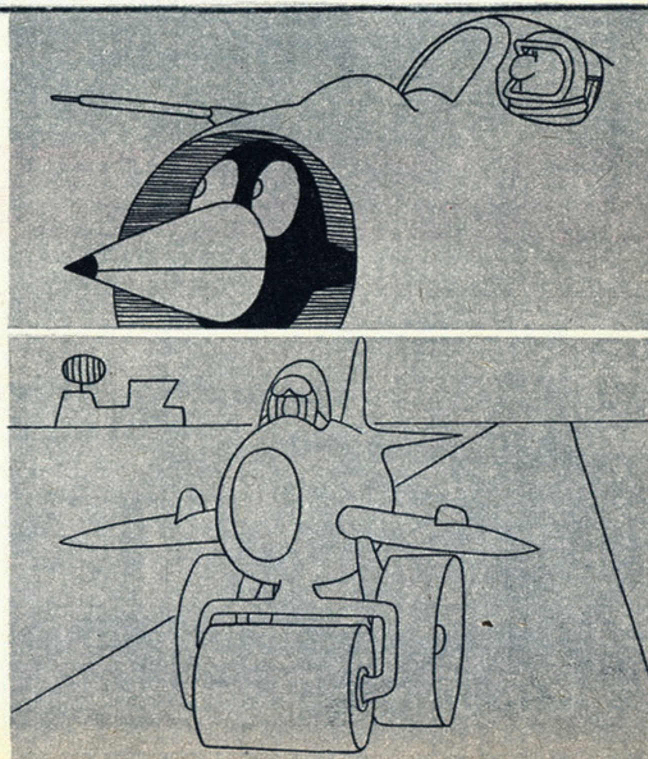
Do Szkoły Chorążych Personelu Latającego Wojsk Lotniczych przyjmowani są absolwenci liceów ogólnokształcących i szkół zawodowych stopnia licealnego (techników), w wieku od 17 lat. Szczegółowych informacji o szkołach wojskowych udzielają Powiatowe (Miejskie, Dzielnicowe) Sztaby Wojskowe.

Na szkolenie szybowcowe w aeroklubach przyjmowani są uczniowie liceów i techników, którzy ukończyli 16 lat życia. Na życzenie podajemy adres **Aeroklubu Pomorskiego — Toruń, Rynek Staromiejski 10.**

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Jerzy Mielczarek — Łódź 28, ul. Solec 10/2, odstąpi numery 33—52 „Skrzydlatej Polski" z 1963 r. oraz kompletne roczniki z lat 1964—1969.

Janusz Książ — Krosno Odrzańskie, ul. Mickiewicza 9 m. 4, odstąpi roczniki następujących czasopism: „Skrzydlata Polska", „Modelarz" i „Młody Technik" z lat 1967—1970; „Horyzonty Techniki", „Horyzonty Techniki dla Dzieci", „Modelist Konstruktor" i „Tiechnika Mołodioży" z lat 1969—1970; „Opinia" 1968—1970; „Mały Modelarz" nr 4, 10—11 z 1969 r.; „Plany Modelarskie" nr 5 z 1968 r. Ponadto: wiele książek i broszur „Zrób to sam" o tematyce lotniczej.





Ekipa polska (na pierwszym planie) w Hullavington. Od lewej: Z. Plezia — sędzia, Z. Dudzik — trener, R. Kasperek, E. Mikołajczyk, St. Kasperek, F. Kawala i H. Staś — zawodnicy oraz J. Sypko i K. Dyrla — mechanicy. Na zdjęciu brakuje kierownika ekipy, płka pil. St. Skalskiego.



Efektowna gala flagowa VI Samolotowych Mistrzostw Świata w Akrobacji.

HULLAVINGTON — 70



Mistrz świata I. Jegorow (ZSRR)

Jak już informowaliśmy, w Hullavington (Wielka Brytania) odbyły się w okresie od 13 do 26 lipca br. VI Samolotowe Mistrzostwa Świata w Akrobacji. Wśród 50 zawodników z 11 państw było również 5 reprezentantów Polski.

Ta wielka impreza była okazją do konfrontacji tak pilotów, jak sprzętu, który jak w każdej dziedzinie sportu lotniczego odgrywa niepoślednią rolę.

Jak było w Hullavington podczas VI Samolotowych Mistrzostw Świata w Akrobacji pokazuje niniejszy fotoreportaż.

Zdjęcia: Zdzisław Dudzik (5), Stanisław Kasperek (2), Stanisław Skalski (1) i Jerzy Zarębski (1).



Jeden z trzech Zlinów 526 F, na których startowali w mistrzostwach zawodnicy polscy, nad kanałem La Manche w drodze do Hullavington.



Powyżej: Rewelacja mistrzostw, najnowsza wersja znanego na świecie radzieckiego samolotu akrobacyjnego, Jak-18 PS. Poniżej: Na lotnisku w Hullavington. Na pierwszym planie francuski, szkolno-treningowy samolot Dalotel-DM 165.



Najlepszy z pilotów polskich, E. Mikołajczyk (16 miejsce)



Do najlepszych samolotów mistrzostw świata należały szwajcarsko-zachodnioniemiecki „Akrostar Mk. II" (powyżej) oraz amerykański „Pitts Special" (poniżej).







LOTNICTWO W SZCZECINIE

WYDANIE SPECJALNE

SKRZYDLATA POLSKA

SIERPIEŃ 1970

SZCZECIN – port morski, odległy od Morza Bałtyckiego o około 65 km. Około 320 tysięcy mieszkańców. Dzieli się na 4 dzielnice administracyjne: Dąbie, Nad Odrą, Pogodno i Śródmieście. Lewobrzeżna część Szczecina rozciąga się na obszarze Wzgórz Szczecińskich. Port szczeciński zajmuje tereny pomiędzy Odrą i ujściem Regalicy do Jeziora Dąbie, nizinne i bagniste, poprzecinane licznymi kanałami; pogłębione tory wodne umożliwiają przejście statków morskich o znacznym zanurzeniu. Szczecin jest największym portem polskim i zarazem największym nad Morzem Bałtyckim. Jest także portem rybackim, żeglugi śródlądowej, ma ważny węzeł kolejowy, port lotniczy. Dysponuje silnie rozwiniętym przemysłem. Ośrodek kulturalny i naukowy.

Ma Szczecin również swoje lotnictwo. Od 25 lat działają w nim: Oddział PLL LOT i Aeroklub Szczeciński, a od 15 lat Zespół Lotnictwa Sanitarnego. Tym i innym instytucjom lotniczym, działającym w Szczecinie, poświęcamy specjalną wkładkę z okazji tegorocznych centralnych obchodów święta lotnictwa.

(red.)



AEROKLUB SZCZECIŃSKI

9 grudnia 1970 r. mija 25 od chwili, gdy w lokalu PLL LOT w Szczecinie, staraniem komisji organizacyjnej ASz, odbyło się pierwsze Walne Zebranie Aeroklubu Szczecińskiego. W zebraniu tym uczestniczyło 24 członków-założycieli. Komisję organizacyjną stanowili wówczas: **Bohdan Grzybkowski, Feliks Pawłowicz i Julian Sławomirski.**



Pierwszym prezesem Aeroklubu Szczecińskiego wybrano ówczesnego wicewojewodę Pomorskiego — Kaniewskiego.

Działalność sportową należało zaczynać od podstaw. Znaleźli się jednak ludzie dzielni, pełni zapału do pracy — entuzjaści lotnictwa. Na wiadomość o powołaniu do życia Aeroklubu Szczecińskiego zaczęli zgłaszać się do klubu zarówno piloci jak i kandydaci na szkolenie lotnicze.

To był początek.

Dwa miesiące od pierwszego zebrania, 9 lutego 1946 r., odbyło się uroczyste otwarcie lokalu Aeroklubu Szczecińskiego, składającego się z siedmiu pokoi. Przeznaczono je m. in. na sekretariat, czytelnię, salę zebrań, salę wykładową oraz modelarnię.

Na wiosnę 1946 r. przystąpiono do latania.

Już wtedy piloci uczestniczyli w zadaniach przeciwpowodziowych, kiedy to Odra stała się groźna dla miasta i okolic. Latem tego samego roku klub otrzymał nowe samoloty, przeprowadzono pokazy modelarskie, zabezpieczono blisko 50 szybowców poniemieckich.

Przystąpiono do szkolenia od podstaw, zarówno szybowników jak i pilotów samolotowych. Na szkolenie szybowcowe kierowano młodych adeptów latania do Nowego Młyna, który uruchomiono w lipcu 1947 r. Szkoła szybowcowa Nowy Młyn zorganizowana została przez pracowników Oddziału Lotnictwa Cywilnego w Szczecinie **Piotra Czartołomnego i Ernesta Kaszobowskiego.**

Pierwsze pokazy lotnicze klub zorganizował w 1947 r. Stosunkowo szybko postępował rozwój sekcji szybowcowej, samolotowej i modelarskiej.

Aeroklub był gospodarzem szeregu zawodów modelarskich w skali ogólnokrajowej. Na przykład w październiku 1953 r. i w lipcu 1956 r. zorganizowano ogólnopolskie zawody modeli na uwięzi.

Pierwsza połowa lat pięćdziesiątych — to okres najtrudniejszy w historii klubu. Ze szczupłej garstki ludzi co jakiś czas ktoś ubywał. Ze względu na to, że nie prowadzono wtedy szkolenia podstawowego nastąpił zanik napływu nowych kandydatów na pilotów.

Powołana do życia Rada Klubu w 1955 r. energicznie przystąpiła do działania. W stosunkowo krótkim czasie usprawniono pracę w aeroklubie i przystąpiono do bardziej intensywnego latania.

Reaktywowanie działalności Aeroklubu PRL wpłynęło dodatnio na rozwój klubu. Nowe władze ASz skupiają wokół siebie działaczy lotniczych, miłośników latania i lotnictwa, wszystkich tych, którym droga jest sprawa aeroklubu, lotnictwa w Szczecinie i na terenie województwa.

Piloci szybowcowi przystępują na szerszą skalę do latania szybowcowego. Nad lotniskiem klubowym uzyskują przewyższenia 3 000 i 5 000 m. Wykonują przeloty ponad 300 i 500 km. Położenie Aeroklubu Szczecińskiego zapewnia wykonanie najdłuższych przelotów w granicach państwa. Takich możliwości nie ma żaden klub w naszym kraju. Na przykład trasa przelotu Szczecin — Ustianowa wynosi 750 km, a z odholowaniem do Nowego Warpna około 800 km.

Kilka lat temu klub zawarł umowę z Wojewódzką Strażą Pożarną dotyczącą ścisłej współpracy przy wykrywaniu pożarów lasów i innych obiektów. Warto przypomnieć, że 19 sierpnia 1964 r. pilot **Henryk Stempiński** zauważył w czasie lotu aż sześć pożarów. W wyniku jego niezwłocznego meldunku zapobiegł dalszemu rozszerzaniu się ognia.

Ostatnie lata pracy Aeroklubu Szczecińskiego charakteryzują jego systematyczny rozwój pod względem organizacyjnym, szkoleniowym i propagandowym.

Członkowie klubu zrzeszeni są w trzech sekcjach: szybowcowej, samolotowej i modelarskiej.

Trudno byłoby mówić o działalności i osiągnięciach Aeroklubu Szczecińskiego, gdyby nie dysponował on ofiarnym i doświadczonym personelem zarówno instruktorskim, technicznym jak i administracyjnym.

Od wielu lat układa się pomyślnie współpraca z władzami miejscowymi, szczególnie partyjnymi. Komitet Wojewódzki PZPR pragnie aby rozwój lotnictwa sportowego na jego terenie postępował możliwie jak najszybciej. Przedstawiciele partii odwiedzają lotnisko klubowe, interesują się problemami i osiągnięciami ASz, a także służą pomocą.

Specyfika działalności Aeroklubu Szczecińskiego w okresie 25-letniej działalności była złożona. Położenie geograficzne i związane z tymi warunki atmosferyczne oraz różne kierunki zadań w okresie istnienia klubu wpływały na nierównomierny rozwój poszczególnych sekcji a tym samym na osiągnięcia sportowo-wyczynowe.

Aeroklub Szczeciński okrzepł organizacyjnie, wychował dziesiątki lotników, skupiając w modelarniach i kołach lotniczych setki entuzjastów lotnictwa.

Nawiązana współpraca z organizacjami młodzieżowymi szczególnie ze Związkiem Młodzieży Socjalistycznej daje z każdym rokiem coraz lepsze rezultaty dla obu stron. Wśród młodzieży rozpoczynającej latanie lub latającej od niedawna jest wielu członków ZMS.

Zrobiono już wiele. Kierownik ASz **Jerzy Wikło** uważa, że za dwa lub trzy lata aeroklub wkroczy w okres zupełnie nowy, który zapewni szybszy jego rozwój, szczególnie na odcinku wyczynowym. Kierownictwo klubu bowiem od pewnego czasu przystąpiło do intensywnego szkolenia młodzieży lotniczej, w tym również dziewcząt, tej młodzieży, która chce naprawdę latać

Stworzenie w klubie dużego zaplecza młodzieży lotniczej zapewni klubowi stały rozwój wyższych form latania, a w tym uczestniczenie w zawodach, przystępowanie do bicia rekordów, szerszego niż do tej pory brania udziału w pracy nad rozwojem polskiego lotnictwa sportowego.

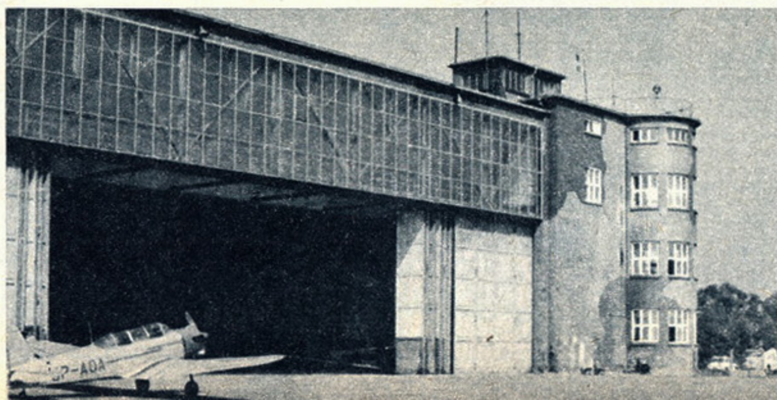
PREZYDIUM ZARZĄDU ASZ

Prezes — mgr **Stanisław Siewierski,** wiceprezes — mgr **Kazimierz Borowiecki,** kierownik klubu — **Jerzy Wikło,** skarbnik — **Stanisław Duraj,** zastępca skarbnika — mgr **Henryk Kozłowski,** sekretarz — **Jerzy Remlein,** członek prezydium — dr **Wiesław Jaszczyński.**

DZIAŁACZE ASZ

Do zasłużonych działaczy lotniczych w okresie swej działalności Aeroklub Szczeciński zalicza między innymi: **Feliksa Pawłowicza, Juliana Sławomirskiego, Bohdana Grzybkowskiego, Ludwika Antonowicza, Piotra Czartołomnego, Kazimierza Skowronka, Tadeusza Dziubę, Przemysława Golbę, Romualda Szamkołowicza, Stanisława Duraja, Tadeusza Kleczewskiego, Wojciecha Plucińskiego, Czesława Cimoszkę, Wiesława Jaszczyńskiego, Jana Szulca i Antoniego Wróbla.**

Przed hangarem Aeroklubu Szczecińskiego





ZESPÓŁ LOTNICTWA SANITARNEGO W SZCZECINIE



Dzięki użyciu śmigłowców piloci szczecińskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego uratowali wiele istnień ludzkich.

SZCZECIŃSKI Zespół Lotnictwa Sanitarnego utworzono w grudniu 1956 roku przy Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego. Pierwszymi pilotami byli: **Bohdan Urbanowicz** i **Seweryn Faleński**. Pracownikami technicznymi byli: **Tadeusz Lasecki** i **Marian Zimniuch**, natomiast sanitariuszem — **Jan Woliński**.

Loty sanitarne rozpoczęto w grudniu 1956 r. (27.12.1956 r.). Latano wówczas na samolocie typu S-13. W 1957 r. na miejsce **Seweryna Faleńskiego** przybył z zielonogórskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego pilot **Kazimierz Gościmiński**. Z kolei na miejsce **Bohdana Urbanowicza**



Przed hangarem Zespołu Lotnictwa Sanitarnego

skierowano ze Słupska pilota **Jerzego Charytonowicza**. Natomiast po odejściu **Mariana Zimniucha** zaangażowano technika **Witolda Pietkiewicza**.

Z inicjatywy Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego odbyła się 13 lutego 1957 r. narada w Dowództwie Marynarki Wojennej. Dotyczyła ona współdziałania lotnictwa sanitarnego w akcji przeciwpowodziowej i ratownictwie morskim. Zebrani jednomyślnie potwierdzili konieczność prowadzenia morskiego rozpoznania lotniczego, które w połączeniu z ratownictwem zmniejszy ogromne straty ponoszone rokrocznie przez gospodarkę narodową.

Nim doszło do urealnienia stwierdzeń narady, miało miejsce wydarzenie, które przyspieszyło wykorzystanie lotnictwa sanitarnego do pomocy ratunkowej Szczecińskiego Urzędu Morskiego. Pilot Kazimierz Gościmiński, przewożąc samolotem S-13 chore dziecko (skomplikowane zapalenie wyrostka robaczkowego) z Kamienia Pomorskiego do Szczecina, zauważył 21 lipca 1958 r. na Zalewie Szczecińskim żaglówkę i tonącego człowieka. Niezwłocznie sprowadził pomoc — jacht, płynący w pobliżu miejsca wypadku. Tonący został uratowany. W chwilę potem ten sam pilot spostrzegł wywróconą szalupę, przy czym 17 ludzi z trudem utrzymywało się na wodzie. Prędkość wiatru dochodziła wtedy do 18 m/s.

Niezwłocznie po lądowaniu na lotnisku i przekazaniu dziecka czekającej karetce pogotowia zawiadomił Kapitanat Portu o zauważonym wypadku, wystartował przy prędkości wiatru rzędu 21 m/s, naprowadził łodzie ratunkowe na miejsce rozbitków, którzy byli u kresu sił. Pilot przyczynił się do uratowania 16 spośród 17 tonących.

Śmiałe i samorzutne czyny pilotów sanitarnych, a szczególnie opisany powyżej wypadek, skłonił dyrektora Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie dra **Wiktora Lackorzyńskiego** do cennej i zarazem pożytecznej inicjatywy w tej dziedzinie. Wystąpił on mianowicie w grudniu 1958 r. z memoriałem do Ministerstwa Zdrowia, w którym omówił potrzeby żeglugi w zakresie ratownictwa morskiego. Koncepcja pomocy szczecińskiego Zespołu Lotnictwa sanitarnego wywołała duże zainteresowanie tak w resorcie, służby zdrowia, jak i żeglugi. Po przeprowadzeniu wielu konferencji zakupiono samolot dwusilnikowy i śmigłowiec. Przybyły one do Szczecina w lutym 1960 r. w okresie największego zagrożenia lodowego żeglugi na Zalewie Szczecińskim i Bałtyku. Niezwłocznie przystąpiono do systematycznego i codziennego rozpoznania z powietrza sytuacji lodowej. Przeprowadzone loty dały nadspodziewane wyniki, przyczyniające się do zaoszczędzenia gospodarce milionowych strat.



Powrót śmigłowca znad Zalewu Szczecińskiego

Dla przykładu warto podać, iż znaleziono kilka boi (wartość jednej wynosi 200 tysięcy złotych), uniknięto zepchnięcia wielu statków na mieliznę, ich uszkodzenia lub zniszczenia (olbrzymie odszkodowania w dolarach), uniknięto niepotrzebnego wysyłania lodołamaczy.

Jak już wspomniano, w 1960 r. zespół otrzymał nowoczesny sprzęt, a mianowicie szybki samolot dwusilnikowy Super Aero oraz śmigłowiec SM-1. W tym okresie nawiązano współpracę ze Szczecińskim Urzędem Morskim. Chodziło o działalność ratowniczą i zwiad lodowy. Pierwsze loty nad morze wykonali piloci Centralnego Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie: **Tadeusz Więckowski** i **Jerzy Szymankiewicz**.

W wyniku porozumienia Zespołu Lotnictwa Sanitarnego ze Szczecińskim Kapitanatem Portu piloci sanitarni

- dokonują, w razie potrzeby, zwiadu pól lodowych na Bałtyku,
- przekazują konwojom morskim dane dotyczące sytuacji na torach wodnych,
- kontrolują oznakowanie dróg pławami nawigacyjnymi,
- poszukują zaginionych jednostek pływających jak również zdryfowanych pław.

Z uznaniem trzeba podkreślić, iż piloci pogotowia dokonali na rzecz Szczecińskiego Urzędu Morskiego ponad 420 lotów, podczas których przebywali w powietrzu około 618 godzin.

Piloci, współpracując ze Szczecińskim Urzędem Morskim (SUM) od stycznia 1961 do kwietnia 1963 r., wykonali 160 lotów związanych z usługami na rzecz gospodarki i ratownictwa morskiego. Ich rejon działania w rozpoznaniu sytuacji lodowej obejmował Zatokę Pomorską, Zatokę Maklemburską, Cieśninę Sund, rejon Bornholmu, Bałtyk Południowy, przy czym swymi samolotami latali w morze na odległość do 500 km. Swoją pracę nad morzem mogli wykonywać dzięki sumiennej i odpowiedzialnej pracy mechaników lotniczych, którzy w czasie nasilenia lotów wykazali pełne zrozumienie sytuacji. Nie było też żadnego wypadku, aby nad pełnym morzem przerwał pracę silnik lotniczy.

Poza codziennymi lotami sanitarnymi piloci mają za sobą wiele udanych zadań ratowniczych na Zalewie Szczecińskim i Bałtyku. W tego rodzaju przedsięwzięciach biorą udział śmigłowce sanitarne, specjalnie przystosowane dla potrzeb ratownictwa morskiego.

O działalności Szczecińskiego Zespołu (piloci: **Charytonowicz, Gościmiński** i **Heliński**) najlepiej świadczyć może ich wkład pracy. Między innymi brali oni udział w obserwacjach sytuacji lodowej na Zalewie Szczecińskim, na Bałtyku, na wschodnim i zachodnim torze nawigacyjnym od Arkony do Kołobrzegu (zasięg obserwacji na północ od Świnoujścia); uczestniczyli w namiarach zdryfowanych boi na trasach nawigacyjnych, latali w ramach oceny zagrożenia statków zepchniętych na mieliznę; prowadzili poszukiwania łodzi, kutrów rybackich oraz zaginionych samolotów.

O potrzebie nie tylko istnienia, ale rozszerzania działalności lotniczej dla gospodarki morskiej i ratownictwa niech świadczą fakty: na Bałtyku corocznie szaleje około 40 sztormów trwających od 8 godzin do 4 dni (stąd duże straty w ludziach jak i jednostkach pływających), duży ruch statków polskich i obcych stwarza potrzebę niesienia im pomocy, szczególnie w okresie zimowym: ludność stale zamieszkała nad Zalewem Szczecińskim w okresie zalodzenia znajduje się w bardzo trudnej sytuacji, kiedy to promy są unieruchomione, a komunikacja przez lód jest zupełnie niemożliwa. Pomoc lekarską i zaopatrzenie tej ludności, urastają wtedy do rangi problemu (np. w lutym 1963 r. samoloty sanitarne dostarczały chleb na wyspę Karsibór).

Dzisiaj trudno sobie wyobrazić działalność Urzędów Morskich bez współpracy z lotnictwem, dzięki któremu, unikając ogromnych wydatków jak i strat, można trudne zadania na morzu wykonać szybciej i sprawniej, i co najważniejsze — lepiej.

Z uwagi na położenie geograficzne, warunki lokalne oraz na koincydencję różnych zjawisk, szczecińskie lotnictwo sanitarne ma odrębną specyfikę w porównaniu do innych województw. Na podstawie obserwowanych zjawisk w czasie odbywania lotów przez pilotów zespołu nad Zalewem Szczecińskim i wodami przybrzeżnymi, stwierdzono duże zapotrzebowanie społeczne w zakresie ratownictwa morskiego.

Opracowując zasady współdziałania z ratownictwem morskim przedłożono Szczecińskiemu Urzędowi Morskiemu propozycje, które następnie rozpatrywano na szczeblu centralnym między ministerstwami Zdrowia i Żeglugi. Ostatecznie współpraca ułożyła się tak pomyślnie, że resorty te mają wspólne samoloty i śmigłowce.

Szczeciński Urząd Morski zakupił samolot typu Super-Aero i poniósł połowę kosztów zakupu śmigłowca SM-1. Ponadto zgodnie z umową pracownicy zespołu — piloci i technicy — współdziałają w obsłudze sprzętu lotniczego.

Aktualnie zespół szczeciński składa się z dziewięciu osób piloci: **Jerzy Charytonowicz, Kazimierz Gościmiński** (kierownik zespołu) i **Mieczysław Zelek**, technicy lotniczy — **Tadeusz Lasecki, Witold Pietkiewicz, Henryk Wójcik** i **Jerzy Zientek**; służba zdrowia — **Ryszard Cioch** i **Jan Woliński**.

W okresie blisko piętnastoletniej działalności piloci zespołu szczecińskiego wykonali 4 050 przewozów sanitarnych wylatali ponad 11 000 godzin i przelecieli 1 464 tysięcy kilometrów.

IKCSP

PRZEDSTAWICIELEM Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych na Szczecin jest inspektor **Paweł Wieczorek**. Jest on bardzo ceniony i lubiany przez pilotów szczecińskich. Położył szczególnie duże zasługi w różnych trudnych sytuacjach związanych z użytkowaniem sprzętu lotniczego, służył zawsze fachową radą i pomocą. Zawsze uczynny, jak by nie było, spieszący, aż z Poznania z pomocą lotnikom szczecińskim.

Na wniosek Aeroklubu Szczecińskiego inspektor IKCSP **Paweł Wieczorek** odznaczony został w 1970 r. brązowym „Medalem Za Zasługi dla Obronności Kraju".

ODDZIAŁ PLL LOT

ODDZIAŁ Polskich Linii Lotniczych LOT w Szczecinie zorganizowany został w 1945 r. Pierwszym kierownikiem oddziału był **Julian Sławomirski**. Jego następcą **Ludwik Nowak**.

Szczecin ma połączenia w komunikacji lotniczej z Warszawą, Gdańskiem, Katowicami, Krakowem, Rzeszowem i Wrocławiem.

Biuro miejskie Oddziału PLL LOT mieści się przy Al. Wojska Polskiego 6. Dojazd spod Biura LOTU na lotnisko trwa około 70 minut.

Oddział PLL LOT w Szczecinie zaczyna odgrywać coraz większą rolę w krajowej komunikacji lotniczej. Szanse w tej dziedzinie ma Szczecin duże, choćby ze względu na swe położenie geograficzne, jak również duże zainteresowanie naszym krajem turystów zagranicznych. Dość niewygodny dla pasażerów rozkład lotów nie sprzyja rozwojowi tej placówki. Poczyniono już pewne kroki, które zmienią sytuację na korzystniejszą i bardziej dogodną dla pasażerów.

Aktualnie Oddział PLL LOT w Szczecinie zajmuje czwarte miejsce w kraju pod względem przewozów pasażerów za Gdańskiem, Wrocławiem i Krakowem. W roku 1970 przewieziono ze Szczecina i do Szczecina 42 tys. pasażerów. W stosunku do 1960 r. jest to wzrost 13-krotny.

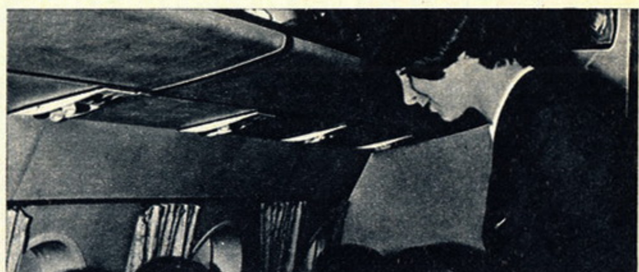
Co zrobiono w ostatnim okresie? Przede wszystkim: unormowano pracę kas biletowych, zainstalowano drugi telefon w biurze miejskim, wprowadzono bezpośrednią łączność dalekopisową z lotniskiem, unormowano dowóz pasażerów na lotnisko i z lotniska.

Kierownikiem Oddziału PLL LOT w Szczecinie jest aktualnie **Marian Pogodziński**.



Wyżej z prawej: Na trasie Warszawa — Szczecin. Po lewej: kapitan Adam Poznański. Po prawej: stewardessa Grażyna Żmigrodzka.





LATAJĄCE DZIEWCZĘTA


Instruktor szybowcowy Eugeniusz Zimer.


Powyżej: członek zarządu ASz mgr Henryk Stempiński. Poniżej: grupa szkolna instruktora Zimmera transportuje szybowiec na start.

Młode i urodziwe szczecinianki, uczennice szkół średnich, latają na szybowcach.

Lotnisko sportowe pod Szczecinem. Piękna, słoneczna pogoda sprzyja miejscowym szybownikom. Co chwilę na pomarańczowej „Czapli" wzlatuje przy użyciu wyciągarki kolejna kandydatka na pilota szybowcowego. Dzisiaj u instruktora **Eugeniusza Zimmera,** prowadzącego szkolenie, pierwsze samodzielne loty. Nie trzeba dodawać, że cała jego grupa, której większość stanowią dziewczęta, przeżywa niemałe emocje. Wzlecieć samodzielnie, bez instruktora, wykonać krąg nad lotniskiem i lądować. Właściwie, to takie proste, ale nim zapadnie decyzja instruktora, że można wreszcie być samemu w powietrzu, trzeba dużo się uczyć, wykonać wiele wspólnych lotów z instruktorem oraz opanować tajemnicę latania bez silnika.

Eugeniusz Zimmer, z zawodu inżynier, jest instruktorem społecznym w aeroklubie. Szkolenie prowadzi w okresie swego urlopu wypoczynkowego. Instruktorem jest od siedmiu lat. O swej grupie mówi pochlebnie. Zadowolony jest z dziewcząt, z ich zapału do latania. Zresztą pierwszy samodzielny lot w jego grupie wykonała jedna z nich. W grupie tej przeszedł szkolenie również jego syn **Jarosław Zimmer.**

Na drugim starcie szybowcowym latają już bardziej zaawansowani szybownicy. Wśród nich są również pilotki. Tutaj latają na „Muchach" i „Fokach".

W kwadracie, tuż przy fladze startowej, siedzą: kierownik klubu **Jerzy Wikło** i szef wyszkolenia **Antoni Wróbel.** Opodal udziela wskazówek młodej pilotce przed lotem termicznym instruktor **Włodzimierz Taranek.** Ląduje „Junak". Z kabiny wyskakuje mgr **Henryk Stempiński.** Pracuje jako dyrektor liceum. Jest członkiem zarządu ASz. W wolnych chwilach pomaga w holowaniu szybowców.

Szkolenie w klubie trwa. Latają dziewczęta. Niewykluczone, że o wyczynach niejednej z nich, dowiemy się za kilka lat.

Grupa dziewcząt szkolących się i trenujących na lotnisku Aeroklubu Szczecińskiego.





SEKCJA SAMOLOTOWA

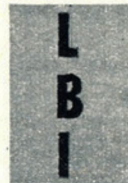
UTWORZONA została wiosną 1946 r. Latem tego samego roku, poza sprzętem poniemieckim, otrzymała ona pierwsze samoloty Po-2. Pionierami sekcji i pierwszymi instruktorami byli: **Ludwik Antonowicz** i **Feliks Pawłowicz.** Ten ostatni był kierownikiem sekcji. Trzon sekcji stanowili piloci: **Ziemowit Hempel, Kazimierz Gościmiński, Tadeusz Gajewski, Ryszard Duczkowski, Zbigniew Horwatt, Mieczysław Zelek, Zbigniew Steimetz i Mieczysław Maszczyk.**

Sekcja dysponowała 3 samolotami CSS-13 oraz maszyną Piper CUB. W 1950 r. społeczeństwo szczecińskie ufundowało samolot sanitarny (SP-AEW), który obsługiwany był przez członków sekcji.

W latach 1951—1956 zawieszono działalność sekcji samolotowej. Wznowienie pracy nastąpiło na przełomie 1956—1957. Piloci sekcji przystąpili energicznie do szkolenia i treningu. W roku wznowienia działalności sekcji wylatano ponad 500 godzin.

Ogółem piloci samolotowi wylatali blisko 10 tysięcy godzin na samolotach. Wyszkolono 80 pilotów, uczestniczono w zawodach o charakterze ogólnokrajowym.

Przewodniczącym sekcji jest **Jan Pisuk,** a kierownikiem instr. **Jerzy Jewdokimow.** Sekcja dysponuje ponadto dwoma instruktorami samolotowymi: są nimi **Jerzy Wikło i Antoni Wróbel.**





...czyli Lotnicze Biuro Informacji Państwowego Instytutu Hydrologiczno Meteorologicznego w Szczecinie. Stacja PIHM podległa LBI istnieje od 1945 r. Należy do stacji pierwszego rzędu w skali naszego kraju i jednocześnie pracuje na użytek międzynarodowy. Dane synoptyczne z tej stacji przekazywane są do ośrodków zagranicznych służby meteorologicznej.

Do zadań LBI PIHM należy wydawanie komunikatów meteorologicznych na przeloty lotnicze różnego rodzaju; prowadzenie służby ostrzegawczej o groźnych zjawiskach meteorologicznych; wykonywanie dwukrotnie w okresie doby „pilotażu", czyli pomiarów kierunków i prędkości wiatrów górnych; dokonywanie cogodzinnych obserwacji atmosferycznych.

Kierownikiem Lotniczego Biura Informacji PIHM w Szczecinie od 1957 r. jest mgr **Konstanty Kosal.** (zdjęcie powyżej).

Liczne pozytywne opinie o szczecińskim LBI PIHM świadczą, że pracuje ono sprawnie oraz z pożytkiem i to nie tylko dla lotnictwa.





Po prawej: kierownik Aeroklubu Szczecińskiego Jerzy Wikło, po lewej szef wyszkolenia ASz Antoni Wróbel. Ten ostatni związany jest z klubem od 1952 r. Wykonał wiele przelotów szybowcowych, wyszkolił licznych pilotów. Ma Diamentową Odznakę Szybowcową.

SEKCJA SZYBOWCOWA

WE wrześniu 1946 r. kierownikiem sekcji szybowcowej klubu wybrano inż. **Tadeusza Dunina Wąsowicza.** W okresie jesienno-zimowym 1946—1947 przeprowadzono trzy teoretyczne kursy szybowcowe, które ukończyło 112 osób. Do końca listopada 1947 r. niemal codziennie prowadzono loty za wyciągarką pod kierownictwem instr. **Alojzego Grabarka** (na SG-38 oraz Jeżyk-2). Jeden z „Jeżyków" dopuszczony był do akrobacji podstawowej. Trenowali ją piloci kategorii B z Nowego Młyna.

W czerwcu 1950 r. **Antoni Razpora** po starcie z wyciągarki przeleciał na „Ważce" 180 km. Przodownikami szybowcowego kursu doskonalącego w 1952 r. byli: **Henryk Adamski, Barbara Chmielewska** i **Edward Majewski.** W sierpniu 1953 r. **Tadeusz Dziuba** przeleciał 250 km, a pierwszy przelot 300 km ze Szczecina wykonał w tym samym miesiącu **Lucjan Stępień** (340 km).

Po ukończeniu kursu przybył w 1952 r. do sekcji **Antoni Wróbel,** który przez wiele lat był instruktorem szybowcowym sekcji.

Pierwszy przelot po trasie trójkąta 100 km wykonał w kwietniu 1954 r. **Tadeusz Dziuba.** Pierwszy przelot ponad 590 km przeprowadził **Bronisław Bujwid** w maju 1958 r. (580 km). W tym samym miesiącu **Antoni Wróbel** wykonał pierwszy przelot po trasie trójkąta 300 km. Ten sam pilot w 1961 r. przeleciał odległość 610 km.

W maju 1963 r. nad lotniskiem klubowym **Zbigniew Borowski** uzyskał przewyższenie 5 550 m na „Bocianie" bez pasażera. W 1964 r. piloci sekcji wykonali szereg udanych przelotów ze Szczecina: **Helena Wróbel** ponad 500 km; **Mieczysław Zelek** przelot docelowo-powrotny 300 km; **Wojciech Pluciński** przelot docelowy 508 km (na „Lisie"), a **Henryk Stempiński** przelot docelowy 320 km.

W 1965 r. członkowie sekcji przeprowadzili 20 przelotów po trasie trójkąta 100 km oraz 8 po trasie trójkąta 200 km. Trzy lata później, w 1968 r. **Eugeniusz Drozdek** wykonał przelot otwarty 535 km, a w 1969 r. **Romuald Szamkołowicz** uzyskał przewyższenie 6 434 m nad lotniskiej klubowym. W lipcu 1970 r. **Henryk Stempiński** przeleciał na „Musze S" 507 km.

W okresie istnienia sekcji jedynie **Helena Wróbel** ustanowiła rekord krajowy. Był to przelot po trasie trójkąta 300 km (wynik 46,66 km/h).

Ogółem członkowie sekcji wylatali blisko 18 tysięcy godzin i przelecieli ponad 200 tysięcy kilometrów. Wyszkolono 620 pilotów. Stan sekcji: 86 pilotów, w tym 11 kobiet. Przewodniczącym sekcji jest inż. **Wojciech Pluciński,** a kierownikiem instr. **Włodzimierz Taranek.** Instruktorami społecznymi są: **Eugeniusz Drozdek, Tadeusz Kleszczewski, Mieczysław Zelek i Eugeniusz Zimmer.**



Instruktor Tadeusz Dziuba (pierwszy z prawej) wraz z grupą uczniów z 1963 r. (zdjęcie powyżej). Czołowy szybownik wyczynowy sekcji Romuald Szamkołowicz. (zdjęcie poniżej).





SEKCJA SPADOCHRONOWA

Sekcja powstała w 1957 r. W tym roku wykonano wiele skoków. W następnych latach widoczny był rozwój tej sekcji. Na przykład w 1958 r. członkowie sekcji wykonali 214 skoków z samolotu. Ponadto przeprowadzono 2533 skoki z wieży. Po kilku latach działalności praca sekcji ustała. Obecnie czynione są energiczne starania zmierzające do wznowienia pracy sekcji spadochronowej. Wypowiedzi kierownictwa klubu na ten temat wskazują, że nastąpi to jeszcze w tym roku.

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

KAZIMIERZ GOŚCIMIŃSKI

Urodził się 30 stycznia 1927 r. w Małym Rudniku (powiat Grudziądz). Lata okupacji hitlerowskiej spędził wraz z rodziną w miejscowości Biecz na Podkarpaciu. Tam też pracował w majątku rolnym.

Po wyzwoleniu kraju powrócił do Grudziądza, gdzie uczęszczał do gimnazjum im. Bolesława Chrobrego. W 1946 r. ukończył kurs szybowcowy w Lisich Kątach u instruktora Wacława Jurka. Świadectwo dojrzałości uzyskał w Liceum Ogólnokształcącym w Szczecinie. W latach 1948—1949 był podchorążym rezerwy w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. We wrześniu 1949 r. otrzymał dyplom pilota wojskowego i stopień oficerski. Po przeniesieniu do rezerwy rozpoczął studia w Szkole Inżynierskiej w Szczecinie. W tym też okresie latał na samolotach w Aeroklubie Szczecińskim.

W 1951 roku powołany został do czynnej służby wojskowej. Po odbyciu kursu instruktorskiego rozpoczął pracę jako instruktor pilot w Oficerskiej Szkole Lotniczej. W 1953 r. przeniesiono go do służby w Pułku Lotniczym „Kraków". W okresie pobytu w pułku wyszkolił w pilotażu bojowym kilka grup młodych pilotów.

Na własną prośbę przeszedł w 1956 r. do pracy w lotnictwie sanitarnym. Początkowo latał w Zespole Lotnictwa Sanitarnego w Zielonej Górze, a od 1957 r. w Zespole Lotnictwa Sanitarnego w Szczecinie. Dnia 21 lipca 1958 r. organizował i kierował z powietrza pierwszą akcją ratowniczą w czasie tak zwanego „białego szkwału" na wodach Jeziora Dąbskiego. Spośród 17 tonących uratowano wtedy 16 osób. Latał wówczas na samolocie S-13 przy prędkości wiatru ponad 20 m/s.

Nominację na kierownika Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Szczecinie otrzymał w 1959 r. i na stanowisku tym pozostaje do chwili obecnej, pełniąc równolegle funkcję pilota sanitarnego. W 1960 r. w okresie zagrożenia lodowego wraz z kapitanem żeglugi wielkiej Eugeniuszem Wasilewskim przeprowadził pierwsze loty zwiadu lodowego. Tego samego roku wykonał loty na rzecz gospodarki morskiej i ratownictwa morskiego.

Ogółem uczestniczył w licznych lotach ratowniczych. Uratował 24 osoby w niezwykle groźnych sytuacjach. Za śmiały czyn zabrania z powietrza na pełnym morzu ciężko rannego marynarza — Bogdana Oko — został laureatem plebiscytu „Szczecinianin Roku 1966". Otrzymał „Gryfa Pomorskiego" za zasługi dla województwa szczecińskiego. W 1970 r. Rada Państwa PRL odznaczyła go Srebrnym Krzyżem Zasługi.

W lotnictwie sanitarnym wykonał ponad 1 700 transportów chorych, ogółem wylatał 4 826 godzin, w tym ponad 200 godzin na śmigłowcach. (m)



DZIAŁALNOŚĆ TECHNICZNA



Powyżej: personel techniczny Aeroklubu Szczecińskiego. Trzeci z prawej szef techniczny Stefan Kwapis. Poniżej: fragment wnętrza hangaru klubowego.

Blisko 25-letnia działalność personelu technicznego, jego ofiarność w pracy klubu walnie przyczyniła się do rytmiczności latania w ogóle, a przede wszystkim szkolenia i treningu.

Działalność mechaników i techników wchodzących w skład działu technicznego Aeroklubu Szczecińskiego jest więcej niż duża. Otóż pracownicy tego działu od 1948 r. przeprowadzili 18 napraw średnich szybowców, 22 naprawy główne szybowców, przy czym ogółem przedłużono żywotność szybowców różnych typów o 2300 godzin. Jeśli chodzi o samoloty to przedłużono żywotność pięciu maszyn (Zlin-26, Junak-2, Junak-3, CSS-13 i Jak-18) o 1600 godzin. Ponadto przedłużono żywotność pięciu silnikom lotniczym o ponad 400 godzin.

W dziale technicznym pracują **bracia Baraniewiczowie**. Jeden z nich związany jest z lotnictwem od 1935 r., a w klubie pracuje od 1948 r. Szefem technicznym Aeroklubu Szczecińskiego jest **Stefan Kwapis**.





WODNE OCHOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE

WOPR czyli Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe w Szczecinie jest jedynym tego typu pogotowiem w Polsce. Jego członkowie to piloci Aeroklubu Szczecińskiego, a powierzone im zadania wykonują społecznie wyłącznie przy użyciu samolotów.

Zadaniem szczecińskiego lotnictwa pogotowia wodnego jest ścisła współpraca z zarządem wojewódzkim WORP w Szczecinie w zakresie patrolowania akwenów wodnych, zabezpieczanie z powietrza imprez i zawodów sportowych przeprowadzanych na Zalewie Szczecińskim, wykonywanie lotów mających na celu rozpoznanie przeciwpowodziowe i przeciwlodowe.

Aktualnie lotnicze WOPR liczy 18 pilotów, którzy tworzą sekcję. Kierownikiem sekcji jest instruktor pilot **Jerzy Jewdokimow**. Do tej pory członkowie wykonali wiele zadań zleconych przez zarząd wojewódzki WOPR. Głównie latają na samolocie PZL-101 „Gawron".

„Lotnik"

Ognisko TKKF „Lotnik" przy Aeroklubie Szczecińskim powstało wiosną 1968 r. Osobowość prawną uzyskało 23 lipca 1968 i zostało zarejestrowane w Prezydium WRN w Szczecinie. Założycielem ogniska był **Brunon Datkiewicz**. Początkowo liczyło ono 30 członków. Z biegiem czasu powiększyło się do 60 osób. Swym zasięgiem objęło nie tylko dalszych członków Aeroklubu Szczecińskiego, ale również pracowników Zespołu Lotnictwa Sanitarnego jak również pracowników Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych.

Powołano do życia 3 sekcje: gier sportowych, turystyczną i wędkarską. Ognisko zorganizowano w celach sportowo-wypoczynkowych. W okresie letnim jego członkowie uczestniczyli w rozgrywkach sportowych. Ognisko dysponuje dużą ilością sprzętu sportowego. W ocenie działalności zarządu Miejskiego TKKF ognisko lotnicze jest wzorem dla innych.

Od powołania do życia Ogniska TKKF przy ASz do wiosny 1970 r. przewodniczącym był instr. **Antoni Wróbel**, natomiast od wiosny do chwili obecnej instr. **Włodzimierz Tarańek**.

SEKCJA MODELARSKA

Sekcję modelarstwa lotniczego powołano do życia w 1946 r. Z początkiem roku oddano modelarzom pomieszczenie w siedzibie klubu przy Al. Wojska Polskiego. Pierwsze loty modeli zbudowanych w Szczecinie wykonano w sierpniu 1946 r. Wtedy to ustanowiono pierwsze rekordy na skalę województwa. Napotykano na trudności ze zdobyciem materiałów do budowy modeli. Był natomiast zapał i upór w ich przezwyciężaniu.

W 1951 r. ekipa modelarzy sekcji zajęła pierwsze miejsce w zawodach ogólnopolskich. W 1952 r. **Czesław Cimoszko** ustanowił rekord Polski w kategorii szybowców — odległość 55,5 km. Rekord ten został pobity dopiero w 1967 r.

Rozwój modelarstwa lotniczego w Szczecinie silnie związany jest z osobą **Czesława Cimoszki**. On to opracował blisko 90 konstrukcji modeli różnych typów. I tak na przykład: modelem C-71 zdobył trzy medale: złoty, srebrny i brązowy. W latach 1954, 1955, 1956 i 1962 wywalczył tytuł mistrza Polski w kategorii modeli prędkościowych na uwięzi. Uczestniczył także w zawodach poza granicami kraju, między innymi na Węgrzech i w Związku Radzieckim. Z modelarstwem związał się w szkole podstawowej w Szczecinie, natomiast jako instruktor pracuje od 1951 r. w Aeroklubie Szczecińskim.

Modelarze szczecińscy należą do ścisłej czołówki krajowej. Wielu byłych modelarzy pracuje w lotnictwie sportowym, wojskowym i komunikacyjnym. Wielu modelarzy ukończyło wyższe uczelnie i zajmuje obecnie odpowiedzialne stanowiska. Mimo to od blisko dwudziestu lat istnieje silna grupa modelarzy szczecińskich, która nieprzerwanie zajmuje się sportem modelarskim, należą do niej: **Zbigniew Maciejowski, Zenon Wiński, Czesław Cimoszko, Jerzy Przedpelski, Ryszard Kisewetter** i inni.



Czołowy modelarz szczeciński Czesław Cimoszko

Ogółem wyszkolono 19 200 modelarzy lotniczych, zbudowano ponad 30 tysięcy modeli różnych typów, zdobyto 211 odznak srebrnych i złotych. Sekcja liczy 80 modelarzy, w tym 60 wyczynowych. Aktualnie pracuje 12 modelarni.

Przewodniczącym sekcji jest **Andrzej Justyński**, kierownik instr. **Czesław Cimoszko**. Natomiast w charakterze instruktorów pracują: **Ryszard Tobolski, Jan Szulc, Łucja Cimoszko, Marek Wojtasiak, Zbigniew Maciejowski i Zenon Wiński**.

Ośrodek Modelarstwa Lotniczego i Rakietowego skupia około 130 modelarzy, w tym 34 wyczynowych. Kierownikiem ośrodka jest instr. **Ryszard Tobolski**.



ZAWIADOWCY

Przedstawicielami Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych w Szczecinie są dwaj zawiadowcy: **Jerzy Kaczmarek** i **Sylwester Matysa**. Pierwszy z nich z lotnictwem związany jest nieprzerwanie od 1952 r. Między innymi był instruktorem w Aeroklubie Kieleckim i Radomskim, a ponadto prowadził szkolenie w Lęborku, Ligocie i Strzebielinie. Natomiast Sylwester Matysa pracuje jako kontroler ruchu od 1960 r., przy czym w Szczecinie od 1967 r. Obaj zawiadowcy cieszą się dobrą opinią wśród pilotów.



Zawiadowcy czuwają nad ruchem lotniczym. Piloci szczecińscy latają zgodnie z przepisami.

Wydanie specjalne tyg. „Skrzydlata Polska" (nr 34 z dnia 23 sierpnia 1970 r.) poświęcone lotnictwu w Szczecinie. Sierpień 1970 Wkładkę opracował Tadeusz Malinowski.
Zdjęcia zamieszczone we wkładce: M. Kobrzyński, TM oraz archiwum.